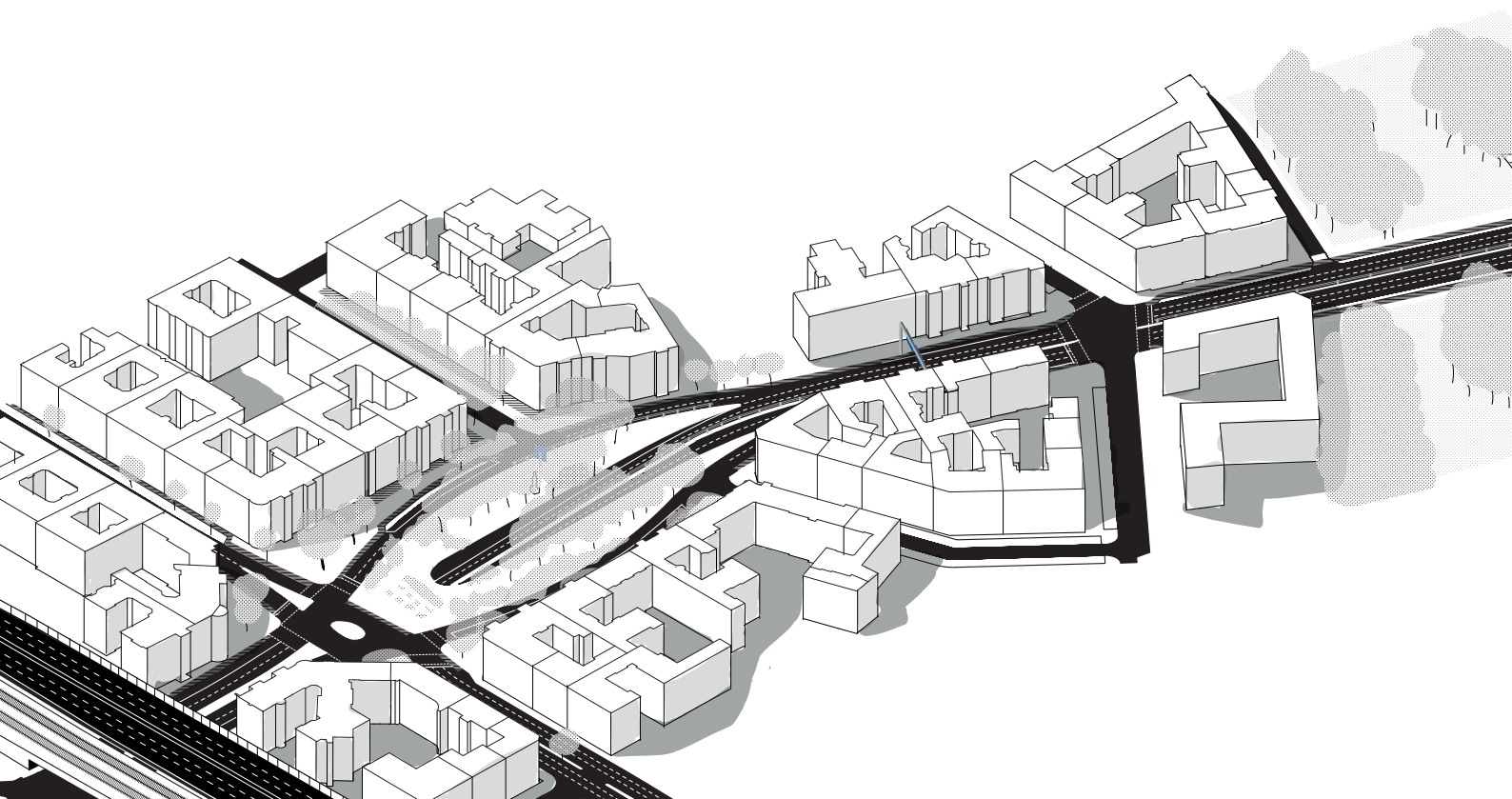


ZUKUNFTSWERKSTATT

# Bundesplatz

zur gestalterischen Aufwertung des Bundesplatzes im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf



# Impressum

## **HERAUSGEBER**

Initiative Bundesplatz e.V.  
Bundesplatz 8  
10715 Berlin  
Der Vorstand  
info@initiative-bundesplatz.de  
www.initiative-bundesplatz.de

## **GEFÖRDERT DURCH**

Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf  
Abteilung Stadtentwicklung und Ordnungsangelegenheiten  
Fehrbelliner Platz 4  
10707 Berlin

Marc Schulte  
schulte@charlottenburg-wilmersdorf.de

## **KONZEPTION UND DOKUMENTATION**

Eleonore Harmel  
(Habitat Unit, TU Berlin)  
eleonore.harmel@gmail.com

Aljoscha Hofmann  
(Think Ber!n, Center for Metropolitan Studies der TU Berlin)  
hofmann@think-berlin.de

Christian von Oppen  
(Akay von Oppen Architekten, Bauhaus Universität Weimar)  
christian.von.oppenn@uni-weimar.de

## **ABBILDUNGEN**

Eleonore Harmel (wenn nicht anders angegeben)

## **DRUCK**

Grafische Werkstatt Franz Pruckner  
Detmolder Straße 13  
10715 Berlin  
gw-pruckner@t-online.de

Berlin, März 2014

# Inhalt

- 4 Grußworte
- 7 Vorwort

## 1. AUSGANGSLAGE

- 10 Neue Stadtwahrnehmung
- 12 Der Tunnel
- 14 Probleme
- 18 Potenziale
- 20 3000 Stunden Ehrenamt

## 2. DOKUMENTATION

- 24 Zukunftswerkstatt
  
- 28 Eine Werkstatt nicht nur für die Zukunft des Bundesplatzes | *Harald Bodenschatz*
- 31 Bundesplatz - Ein Vorzeigeprojekt für den Rückbau der autogerechten Stadt | *Cordelia Polinna*
- 34 Ein menschengerechter Masterplan | *Klaus Overmeyer*
- 36 Städte für Menschen | *Julie Köpper*
- 38 DU schaff(s)t Platz | *Beatrice Kamper*
- 39 Verkehrliche Aspekte einer städtebaulichen Aufwertung | *Horst Wohlfarth von Alm*
  
- 42 Projekt-Index
- 43 Arbeitsergebnisse

## 3. AUSBLICK

- 51 15-Punkte
- 52 Fahrplan
- 54 Vision Bundesplatz

# Grußworte

---



**Ephraim Gothe**  
Staatssekretär

Senatsverwaltung für  
Stadtentwicklung und Verkehr

Liebe Berlinerinnen und Berliner,

alle bedeutenden Tendenzen in Architektur und Städtebau der letzten einhundert Jahre haben in unserer Stadt unübersehbare Spuren hinterlassen. Berlin ist ein Ort, an dem Visionen entwickelt, Neues erprobt, aber auch Korrekturen an überkommenen städtebaulichen und architektonischen Leitbildern vorgenommen wurden und werden. Die ehemals geteilte Stadt hat nicht nur ihre Rolle als politische Hauptstadt wiedergewonnen. Berlin präsentiert sich heute international auch als attraktive Kultur-, Wissenschafts- und Dienstleistungsmetropole, die junge Kreative und Talente aus aller Welt anzieht. Sie alle fasziniert, wie Berlin in allen Teilen der Stadt die durch Kriegszerstörung, Nachkriegsplanung und Teilung verursachten städtebaulichen Wunden heilt und welche Zukunftspotenziale diese Stadt hat.

Heute steht Berlin vor einer Reihe städtebaulicher Herausforderungen: konkret etwa das erwartete Bevölkerungswachstum in den nächsten Jahren oder die Neuordnung des Berliner Flughafensystems. Daneben steht die Stadt aber auch vor der Chance mit der notwendigen Anpassung an die Energiewende und den Klimawandel die Gestaltung urbaner Lebensräume im 21. Jahrhundert exemplarisch voranzutreiben. Ein zentrales Element dieser Anpassungen wird die Veränderung unseres heutigen Mobilitätsverhaltens und die Anpassung der öffentlichen Räume an die Bedürfnisse und Erfordernisse einer nachhaltigen Mobilität sein. Die massive Transformation städtischer Räume zugunsten des Automobils in den vergangenen Jahrzehnten hat eine Vielzahl unwirtlicher Orte entstehen lassen, deren urbane Rückgewinnung eine zentrale Aufgabe der kommenden Jahrzehnte ist. Im Mittelpunkt dieser erneuten Transformation stehen die das Zentrum mit der Stadtregion verbindenden Hauptstraßen, wie etwa die Bundesallee.

Die Initiative Bundesplatz e.V. setzt sich mit hohem Grad an Engagement und Professionalität für die Belange ihrer Nachbarschaft und ihres Quartiers ein und fordert darüber hinaus den Dialog mit Politik und Verwaltung ein. Die weitgehende Reduzierung des öffentlichen Raums auf eine monofunktionale Infrastruktur an diesem ehemals lebendigen und vielfältigen Ort entspricht nicht mehr den Bedürfnissen und Erwartungen der Bürgerinnen und Bürger. Unterstützt von jungen Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern wie Praktikerinnen und Praktikern hat die Zukunftswerkstatt Bundesplatz in einem Klima von Aufbruch und Wandel eine Umkehr angemahnt und konkrete Maßnahmen für eine (Re)Urbanisierung vorgeschlagen. Auch wenn die vielschichtigen Erwartungen der Bürgerinnen und Bürger an ihren Stadtraum teilweise mit den herkömmlichen Planungsverfahren kollidieren mögen, so nehmen Politik und Verwaltung das bürgerschaftliche Engagement durchaus ernst. In diesem Sinne freue ich mich auf einen konstruktiven Prozess, in dem alle Akteure gemeinsam durch die Wiedergewinnung von Stadtqualität Fehlentwicklungen der Vergangenheit korrigieren und am Bundesplatz einen besonderen Stadttumbau - die Abkehr von der autogerechten Stadt - erproben.



**Marc Schulte**  
Bezirksstadtrat

Leiter der Abteilung  
Stadtentwicklung und  
Ordnungsangelegenheiten

Liebe Bürgerinnen und Bürger,

es tut sich was im Herzen der City West, einem der beliebtesten touristischen Ziele Berlins. Im Umfeld von Bahnhof Zoo und Breitscheidplatz, einem Quartier, das beispielhaft für die architektonische und städtebauliche Entwicklung der Nachkriegsjahre steht, setzt sich ein dynamischer Veränderungs- und Modernisierungsprozess fort. Die verschiedenen Projekte wie die Revitalisierung des Bikinihauses und des Zoo-Palastes, der Neubau des Zoofensters, die Zuschüttung des Breitscheidtunnels und die vitale Entwicklung an Kant- und Hardenbergstraße haben den Blick darauf gelenkt, auch die öffentlichen Räume Hardenbergplatz und Breitscheidplatz weiter zu entwickeln. Diese Aktivitäten zur Verbesserung der Stadtqualität strahlen auf andere Quartiere des Bezirks aus.

So wirkt an einer der wichtigsten Verbindungen der City West mit dem Berliner Süden – der Bundesallee und speziell am Bundesplatz – eine sehr aktive Bürgerinitiative, die mit Unterstützung des Bezirks das jahrzehntelang vernachlässigte und verwahrloste öffentliche Grün am Bundesplatz aufwertet, revitalisiert und pflegt.

Und das Besondere an dieser Initiative ist: Es wird nicht nur gefordert, sondern es wird einfach gehandelt. Doch es geht den Aktiven nicht nur um kurzfristige Verbesserungen, sondern ihre langfristigen Ziele greifen sehr viel weiter. Der Verein Initiative Bundesplatz versteht sich als zivilgesellschaftliche Plattform, auf der die Fragen der künftigen Stadtgestaltung und der aktuellen Verkehrsentwicklung frühzeitig mit Bezirk und Land sowie der Wissenschaft erörtert werden.

Bezirk und Senat haben in Anerkennung des mehr als dreijährigen bürgerschaftlichen Engagements gern die „Zukunftswerkstatt Bundesplatz“ gefördert und daran teilgenommen. Mich hat positiv überrascht, wie qualifiziert und zielorientiert die Anwohnerschaft, moderiert von jungen Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern, nach Lösungen gesucht hat, den Verkehrsraum wieder zum Stadtraum zu reurbanisieren und den Erwartungen eines metropoliten Stadtraums des 21. Jahrhunderts gerecht zu werden.

Die Ergebnisse der Zukunftswerkstatt Bundesplatz formulieren neben konkreten Maßnahmen auf dem Weg zu einer lebenswerteren Stadt, die sich den Anforderungen einer sich wandelnden Mobilität, der Energiewende und dem Klimawandel stellen muss, auch deutliche Handlungsempfehlungen an Politik und Verwaltung.

Die Überwindung des autogerechten Städtebaus ist eine der großen Herausforderungen der kommenden Jahre, die nicht nur Berlin zu meistern hat. Sowohl die Rückgewinnung von Bundesallee und Bundesplatz als lebendige Stadträume als auch diese Form der Bürgerbeteiligung und des konstruktiven Dialogs könnten zu einem Modell für die ganze Stadt werden.



# Vorwort

---

Es sind ehrgeizige Ziele, die sich die Initiative Bundesplatz e.V. in ihrer Vereinscharta gesetzt hat: „Bundesplatz und Bundesallee sollen ihre verloren gegangenen urbanen Raum- und Platzqualitäten zurückgewinnen. Die quartierspezifischen Qualitäten des Stadtquartiers müssen erhalten und vitalisiert werden. Dazu wollen wir in Zeiten knapper finanzieller und personeller Ressourcen den Dialog zwischen allen Akteuren im Stadtquartier anstoßen und fördern.“

In den nur gut drei Jahren ihres Bestehens haben die Mitglieder der Initiative neben Anregungen und Vorschlägen für die Verbesserung der Stadtqualität, des Wohnumfeldes und der Lebensqualität, Verantwortung übernommen und erhebliche Vorleistungen für eine bessere, urbane Zukunft an Bundesallee und Bundesplatz erbracht. In tausenden ehrenamtlichen Arbeitsstunden wurde das öffentliche Grün am Bundesplatz nach jahrzehntelanger Vernachlässigung so aufgewertet, dass es heute trotz vieler verbliebener Unzulänglichkeiten wieder als öffentlicher Raum wahrgenommen und genutzt wird.

Die Berührungspunkte in Politik und Verwaltung waren zunächst groß. Zu „ungewohnt“ war es wohl, dass Bürgerinnen und Bürger den Niedergang und den Strukturwandel an Bundesallee, Wex- und Detmolder Straße, die allgemeinen Verwahrlosungstendenzen unter der A100 und rund um den U- und S-Bahn Bahnhof, das Vordringen von Spielcasinos und Wettbüros im Quartier mit verkehrlichen Missständen und städtebaulichen Grundsatzfragen in einen Zusammenhang brachten.

Heute ist der Umgang von wechselseitiger Akzeptanz und einer guten Kooperationskultur geprägt. Ein Beleg dafür ist die von Senat und Bezirk geförderte und unterstützte „Zukunftswerkstatt Bundesplatz“, auf der – organisiert, durchgeführt und anteilig finanziert von der Initiative und maßgeblich unterstützt von jungen Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern – mit nach vorn gerichtetem Blick Alternativen zum überholten Leitbild der autogerechten Stadt entwickelt wurden. Wir sind zuversichtlich, dass sie eine neue Phase im konsensorientierten Dialog aller Akteure über die (Re)Urbanisierung dieses Stadtraums einleitet.

Die Ergebnisse der Zukunftswerkstatt sind aus zweierlei Sicht bemerkenswert. Erstens: Das außergewöhnliche, leidenschaftliche Engagement der Teilnehmerinnen und Teilnehmer, angeleitet von Expertinnen und Experten, über Kiez- und Bezirksgrenzen hinaus eine gesamtstädtisch vertretbare Lösung für das belastete Stadtquartier zu finden, ist ein Plädoyer für frühzeitige Bürgerbeteiligung bei städtebaulichen und verkehrlichen Planungsverfahren. Zweitens: Das hohe fachliche Niveau der Ergebnisse, die Vielfalt der erarbeiteten Lösungsansätze und Handlungsfelder haben einen hohen Grad an Umsetzungsreife, sodass bei gutem Willen aller Akteure bald mit ersten Maßnahmen begonnen werden kann.

Die Initiative Bundesplatz e.V. dankt allen, die mit ihrem Engagement und ihrer Sympathie für unsere Anliegen die „Zukunftswerkstatt Bundesplatz“ zu diesem Erfolg geführt haben.

Initiative Bundesplatz e.V.  
Der Vorstand

# AUSGANGSLAGE

*Rechte Seite:* Der südliche Teil der Carstenn-Figur von 1865 wird von den beiden Hauptplätzen: Bundesplatz (nördlich) und Friedrich-Wilhelm-Platz (südlich) und einer Vielzahl an kleineren Unterplätzen geordnet. Südlich des Bundesplatzes zerschneiden die gebündelten Trassen der S- und Fernbahn und die Stadtautobahn das städtebauliche Ensemble.

**Bildquelle:** ALK Berlin, Vermessungsamt Berlin

Die Bundesallee ist Teil eines der bedeutendsten städtebaulichen Ensembles des 19. Jahrhunderts. Johann Anton Wilhelm von Carstenn entwickelte aus den Stadtmodellen Garten- und Bandstadt eine lineare Villenkolonie, die die südwestlichen Siedlungsgebiete mit Charlottenburg verband. Die Allee, das Nord-Süd-ausgerichtete Rückgrat der Villenkolonie, war den Ansprüchen der Bürger an den öffentlichen Raum folgend eine komplexe Komposition aus Schmuckplätzen und Prachtstraße mit vierfacher Alleebaumreihung. Sie bot Raum für ein breites Spektrum von Aufenthaltsqualitäten. Im Zuge des Wachstums gegen Ende des 19. Jahrhunderts wurde die geplante Villenkolonie mit großbürgerlichen Mehrfamilienhäusern bebaut. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der einst großstädtische Boulevard Bundesallee wie kaum eine zweite Berliner Hauptstraße zu einer autogerechten Straße mit Tunneln und bis zu zehn Spuren umgebaut und aufgeweitet. Dieser einseitig auf das Automobil ausgerichtete Umbau und Zuschnitt der öffentlichen Räume führt heute zu einer Vielzahl an ökologischen, ökonomischen, sozialen und städtebaulichen Herausforderungen. Besonders schwer wiegt die Teilung des Quartiers durch das dominante Infrastrukturband aus Schnellstraße, Tunnelanlagen und Autobahn.





# Neue Stadtwahrnehmung

---

Seit über zwei Jahrzehnten erfreuen sich durchmischte, gründerzeitliche Stadtquartiere mit fußläufiger, quartierspezifischer Einzelhandelsstruktur zunehmender Beliebtheit. Der Trend aus den inneren Stadtquartieren in den suburbanen Raum zu ziehen, ist nicht nur gestoppt, sondern er hat sich umgedreht. Umso schwerer wiegen die brutalen Eingriffe im Zuge des autogerechten Stadtumbaus in den Nachkriegsjahren, welche den urbanen Lebensraum für monofunktionale Verkehrsschneisen opferten. Durch die hohen Kosten für den Unterhalt eines Autos, die angespannte Verkehrs- und Parkplatzsituation, sowie Energiewende und Klimawandel nehmen alternative Mobilitätsformen an Bedeutung zu: Die Nutzerzahlen des ÖPNV steigen beständig und die Anzahl der mit dem Fahrrad zurückgelegten Strecken übersteigen in der Innenstadt schon heute die mit dem Auto gefahrenen. So verliert das Automobil als Zugehörigkeitssymbol zu einer Mittelschicht – insbesondere zur „Kreativen Klasse“ – zunehmend an Bedeutung. Dieses veränderte Nutzungsverhalten findet sich im öffentlichen Raum vielerorts jedoch noch nicht wieder: Radwege sind für die steigende Zahl an Radfahrenden zu schmal und teils in schlechtem Zustand, Ampeln sind zur Optimierung des automobilen Verkehrsflusses geschaltet und verursachen teils lange Wartezeiten oder haben unzureichende Grünphasen für FußgängerInnen. Die von Verkehrslärm und Feinstaub belasteten Hauptstraßen werden damit zunehmend zu ökonomischen und sozialen Herausforderungen für die Städte. Anstelle von Autogerechtigkeit, geht es nun um die Rückgewinnung der Lebensader der Stadt, mit ihren qualitätsvollen öffentlichen Räumen, Grünanlagen und urbanen Wohn- und Geschäftshäusern.

## **Bundesplatz, Bundesallee und Stadtautobahn – Herausforderungen oder Chance?**

So groß die Herausforderungen scheinen, diese autogerechten Strukturen zu überwinden, so groß ist auch die Chance am Bundesplatz exemplarisch für Berlin und andere Großstädte die Abkehr von der autogerechten Stadt voranzutreiben und zu erproben. Dieses Potenzial multipliziert sich noch durch das bürgerschaftliche Engagement der Initiative Bundesplatz e.V., die seit mehr als drei Jahren aktiv an dieser Aufgabe arbeitet. In London werden solche Gebiete, in denen es einen starken zivilgesellschaftlichen Rückhalt für städtebauliche Veränderungen gibt, als „good to grow - ready to go“ bezeichnet. Anders als an vielen Orten in der Stadt, an denen erst noch Widerstände in der Bevölkerung überwunden werden müssen, formuliert die Initiative Bundesplatz e.V. bereits konkrete Forderungen an Politik und Verwaltung. Ungeachtet dessen sind die verbleibenden Hürden hoch: Die Zuständigkeiten – etwa zwischen Bezirk, Senat und Bund – sind fragmentiert und die Interessen der Beteiligten höchst unterschiedlich. Und auch die notwendigen Investitionen, wollte man die massiven und sperrigen Infrastrukturen, wie etwa die Tun-

nelanlagen zurückbauen, erschrecken angesichts der wirtschaftlichen Situation Berlins. Der Blick ins Ausland – nach London, Los Angeles oder New York etwa – beweist aber, dass es durchaus möglich ist, sich auch mit kleinen und kostengünstigen Schritten schnell einem erklärten größeren Ziel anzunähern und bereits kurzfristig ungeahnte neue Qualitäten zu schaffen.

## **Partizipation und Bürgerengagement für eine nachhaltige Stadtentwicklung**

Nach über dreijährigem Engagement für eine Verkehrsentlastung und (Re)Urbanisierung des Bundesplatzes, welche unter anderem zu einer – von der Bürgerschaft getragenen – Neugestaltung der Grünanlagen auf dem Platz führte, ist das eigentliche Ziel der Initiative Bundesplatz e.V. noch nicht erreicht. Die große Aufgabe der Umgestaltung der öffentlichen Stadt- wie Verkehrsräume liegt noch in der Zukunft. Zu klären, welche Schritte auf dem Weg zu einer solchen Umgestaltung gegangen werden müssen und welche Aktionen und Maßnahmen diese städtebauliche und verkehrliche Aufgabe voranbringen können, wurde mit der Zukunftswerkstatt Bundesplatz, welche von der Bürgerinitiative initiiert und neben ihr maßgeblich von Bezirk und Senat finanziert wurde, angegangen. Die Unterstützung und Teilnahme von Verwaltung und Politik an der Werkstatt ist ein deutliches Signal, dass bürgerschaftliches Engagement gewünscht ist und die Interessen der BürgerInnen (AnwohnerInnen, NutzerInnen, Interessierte) nicht nur gehört, sondern deren Ideen auch aktiv in die zukünftige Gestaltung aufgenommen werden sollen. Die nun vorliegende Dokumentation fasst zunächst die Lage am Bundesplatz und an der Bundesallee zusammen und zeigt bestehende Probleme und mögliche Potenziale auf. Der zweite Teil dokumentiert die während der Zukunftswerkstatt von BürgerInnen, ExpertInnen und VertreterInnen aus Politik und Verwaltung erarbeiteten Maßnahmen und Aktionen. Darüber hinaus präsentieren die eingeladenen ExpertInnen in kurzen Statements ihre Ideen und Visionen zum Bundesplatz. Im abschließenden Ausblick werden die erarbeiteten Ergebnisse in einem ersten „Fahrplan“ und einer „städtebaulichen Vision“ für den Bundesplatz zusammengefasst. Die herausgearbeiteten 15 Kernpunkte für das weitere Vorgehen sollen den künftigen Weg aufzeigen und die Zusammenarbeit von Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft befördern. Der in der Zukunftswerkstatt erarbeitete „Fahrplan“ und auch die städtebauliche Vision für den Bundesplatz sind jedoch keine fertigen und umfassenden Produkte. Sie ermöglichen zwar die konkrete Umsetzung erster Schritte zu einer (Re)Urbanisierung, darüber hinaus bedarf es einer weiteren Vertiefung und der konkreten Bearbeitung einzelner Themen und Orte, sowie der Erarbeitung eines übergreifenden flexiblen verkehrlichen und städtebaulichen Masterplans für Bundesallee und Bundesplatz. Die vorliegende Dokumentation bietet hierfür eine solide Grundlage.



Überdimensionierte Verkehrsflächen und wenig oder nicht nutzbare Räume wie die Mittelinsel prägen die Kreuzung der Bundesallee mit der Wex- und Detmolder Straße am Bundesplatz.



Die Ein- und Ausfahrten des Autotunnels zerschneiden fast drei Viertel des Bundesplatzes und machen eine Überquerung unmöglich.



Die Gestaltung des Platzes mit der Statue „Phoenix“ und der blickdichten Hecke verbirgt zwar den Blick auf den Tunnel, damit aber auch auf die restlichen Platzflächen, was zu deren Unbelebtheit beiträgt.



Drei Fahrspuren mit einer Parkspur pro Richtung und dazu ein schmaler Mittelstreifen machen die Bundesallee zu einer nur schwer querbaren Hauptstraße. Im Hintergrund sind die autobahnartigen Schilder zu sehen, die den Vorrang der Kraftfahrzeuge gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern noch verstärken.

# Die Tunnel

---

Die Tunnel an der Bundesallee erleichtern und verstärken den Autoverkehr zwischen der City West und Steglitz bzw. der Stadtautobahn. Der Preis dafür ist die Zerstörung der historischen Stadtanlage von Teilen Wilmersdorfs und Friedenau. Die Tunnel teilen die Ost- von den Westhälften der anliegenden Quartiere am Bundesplatz, an der Berliner Straße und in Friedenau zwischen Südwestkorso, Bache- bzw. Kundrystraße. Bundesplatz und Friedrich-Wilhelm-Platz haben ihre Stadtplatzfunktion verloren, historische Wegebeziehungen wurden zerstört.

Das derzeitige Verkehrskonzept hat für die Seitenstraßen der Bundesallee nördlich des Bundesplatzes bis zur Spichernstraße und südlich bis über den Friedrich-Wilhelm-Platz hinaus teilweise katastrophale Auswirkungen: So ist z.B. wegen des südlichen Tunnels die Geschäftslage zwischen der Stadtautobahn- bzw. S-Bahn-Brücke und dem Friedrich-Wilhelm-Platz so wenig attraktiv, dass die meisten Läden leer stehen. Nicht viel besser sieht es parallel des nördlichen Tunnels in Wilmersdorf aus.

An beiden Tunneln stehen zahlreiche der einstmals attraktiven Läden seit Jahren leer oder werden in rascher Folge wieder aufgegeben. Hier entstand so etwas wie ein Einzelhandels-Prekariat. Die Vermietbarkeit der Ladengeschäfte ist stark eingeschränkt. Die Tatsache, dass kein funktionierender Einzelhandel auf diesen Teilen der Bundesallee mehr existiert, führt dazu, dass der Fußgängerverkehr beiderseits der Tunnel nahezu zum Erliegen gekommen ist, unter anderem auch, weil die Wege beiderseits des Tunnels so unattraktiv sind. Da ein Überqueren der Bundesallee in Höhe der Tunnel nicht mehr möglich ist, leiden auch die Geschäftslagen in den Seitenstra-

ßen unter der Fragmentierung ihres Einzugsgebietes. Es entstanden Quartiere, die zu klein sind, als dass sich urbane Qualitäten entwickeln könnten. Auch die Bewohner sind mit den Auswirkungen des Tunnelbaus konfrontiert: Abgesehen von den Umweltbelastungen durch den starken Autoverkehr sind die Zerteilung des Stadtteils und fehlende Querungsmöglichkeiten für Fußgänger besonders hinderlich. Das gilt besonders für Kinder und alte Menschen. Anwohner nutzen ihr Fahrzeug auch für Einkäufe und Besorgungen, die sie normalerweise zu Fuß erledigen würden. Diejenigen, die nicht mit Auto einkaufen fahren wollen, leiden unter den Erschwernissen des Tunnels bzw. des beschleunigten Durchgangsverkehrs auf der Bundesallee.

Zudem führen die missglückte Konstruktion des ÖPNV-Umsteigebahnhofs Bundesplatz und das unzureichende Orientierungssystem zu erheblicher Verunsicherung, von Ortsunkundigen. Täglich fragen Menschen in den Geschäften zwischen dem südlichen Tunnelausgang und dem Friedrich-Wilhelm-Platz z.B. nach der Hildegardstraße, die deutlich nördlich vom Bundesplatz liegt. Dieses Problem könnte mit verhältnismäßig einfachen Mitteln behoben werden.

Hoch attraktiv sind die Tunnel hingegen für viele Motorradfahrer. Der Widerhall der auf Lautstärke getunten Motoren und Auspuffanlagen verführt dazu, bereits vor den jeweiligen Einfahrten zu beschleunigen, um im Tunnel dann in den „Hörgenuss“ des Fahrzeugs zu gelangen. Das ist nicht nur gefährlich, sondern führt auch zu unerträglichen Lärmbelastungen.



# Probleme

---



## Fehlende Zugänge

Fußgängerampeln führen nur am südlichen Ende, auf Höhe der Wex- und Detmolder Straße, auf den Bundesplatz. Entlang der Spangen gibt es keine gesicherten Übergänge und die Gestaltung der meist grünen Platzkanten zeigt hier keine klaren Zugänge auf. Zusätzlich gibt es an vielen Abschnitten Zäune, die ein Betreten an diesen Stellen vollkommen unmöglich machen. In der Gesamtwirkung hat der Platz somit mehr Barrierewirkung als verbindende Qualitäten.



## Unattraktive Platzfläche

Trotz bereits erfolgter Maßnahmen, etwa der Neugestaltung der Grünanlage durch die Bürgerinitiative, lädt der Platz bis heute nur bedingt zum Verweilen ein. Gründe hierfür sind die hohe Belastung durch den Verkehr und schwierig geschnittene Platzflächen, deren Erreich- und Nutzbarkeit eingeschränkt sind.



## Leerstand

Die negativen Auswirkungen des Tunnels werden besonders entlang der südlichen Tunnelein- und Ausfahrt in der hohen Leerstandsquote im Gewerbe sichtbar. Ausschlaggebend für die schlechte Lagegunst sind dort und in den angrenzenden Seitenstraßen die hohen Lärmbelastungen und die durch den Tunnel verursachte Randlage innerhalb der Quartiere.



## Barrieren

Der Tunnel in Nord-Süd Richtung sowie die Autobahn- und Gleistrassen in Ost-West-Richtung zerschneiden das Quartier in vier Teile. Beide Achsen haben aufgrund ihrer baulichen Form und der Emissionsbelastung eine hohe Barrierewirkung. Abgesehen von städtebaulichen Problemen ist auch eine barrierefreie Nutzung des öffentlichen Raumes durch Hindernisse wie Drängelgitter, Leitplanken, hohe Bordsteinkanten des Mittelstreifens und Parkplätze stark eingeschränkt.



## Verkehrsbelastung

Als eine der Hauptverbindungen der südlichen Stadtgebiete mit der City-West ist die Bundesallee per se eine stark befahrene Hauptstraße. Der autogerechte Ausbau verstärkt diese Situation. Zudem ist die A100 durch hohe Geschwindigkeiten und Verkehrsaufkommen eine große Lärmquelle, für die kein baulicher Lärmschutz besteht. Sogar der Spritzschutz ist an einigen Stellen unzureichend. Staut sich hier der Verkehr, weicht dieser teils auf die parallelen Wex- und Detmolder Straße aus.



## Untergenutzte Flächen

Am Bundesplatz selbst, aber auch entlang der Bundesallee und besonders an den Verkehrsbauten wie der Stadtautobahn finden sich viele, wenig bis gar nicht genutzte und gestaltete Restflächen wie etwa einfach begrünte Mittelstreifen. Die Erhöhung der Attraktivität und Nutzbarkeit dieser Flächen stellt aufgrund teils geringer Größen und hoher Fragmentierung eine Herausforderung dar.



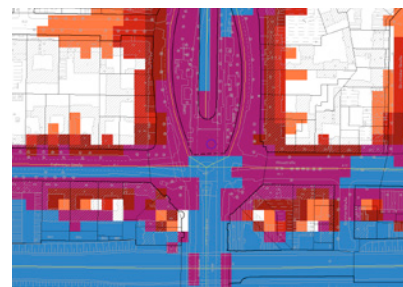
### Gefährliche Fahrradwege

Trotz des erheblichen Anteils der Verkehrsflächen am Straßenquerschnitt sind viele Radwege in schlechtem Zustand oder haben eine unbefriedigende Führung, die Konflikte zwischen Radfahrenden, zu-Fuß-Gehenden und motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen verstärkt.



### Schmale Bürgersteige

Der autogerechte Umbau der Bundesallee führt trotz des großen Straßenquerschnitts an einigen Stellen zu sehr engen Gehwegen, teils mit integriertem Radweg. Hiervon sind besonders die Bereiche der Tunnellein- und -ausfahrten betroffen. Dies befördert ebenfalls den Leerstand der Ladenflächen, da der Außenbereich nur sehr eingeschränkt genutzt werden kann.



### Lärmbelastung

Das Quartier ist entlang der Stadtautobahn wie der Hauptstraßen massiv vom durch Kfz-Verkehr verursachten Lärm belastet. Detaillierte Informationen auf der nächsten Seite.



### Angstraum

Der große Parkplatz unter der Autobahn direkt am S + U Bhf. Bundesplatz ist aufgrund schlechter Beleuchtung und mangelnder Einsehbarkeit gerade in den Abend- und Nachtstunden ein klassischer „Angstraum“, der besonders die Nutzung des östlichen S-Bahn-Einganges und der Bushaltestellen einschränkt. Immer wieder auftretende Sperrmüllansammlungen und andere Verschmutzung sowie unklare Zuständigkeiten für diese Flächen, verstärken diese Wirkung.



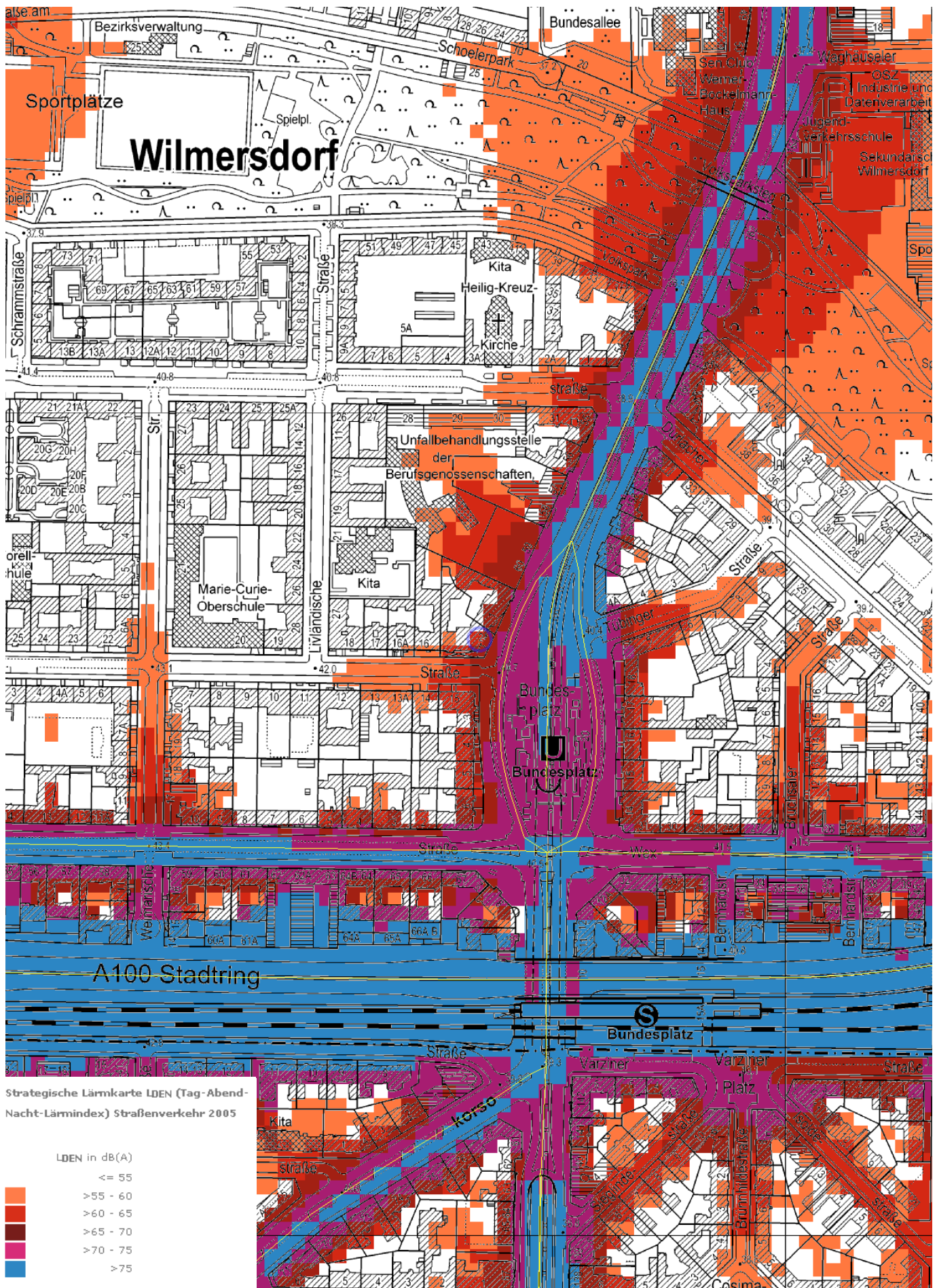
### Vandalismus

Der teils schlecht gepflegte und verwahrloste Zustand, sowie die durch fehlende soziale Kontrolle empfundene Anonymität des öffentlichen Raums, begünstigen weiter fortschreitende Verschmutzungen, Vandalismus und Vermüllung, bis hin zu Graffiti und Pflanzdiebstählen in den neu gestalteten Grünanlagen am Bundesplatz.



### Problematische Nutzungen

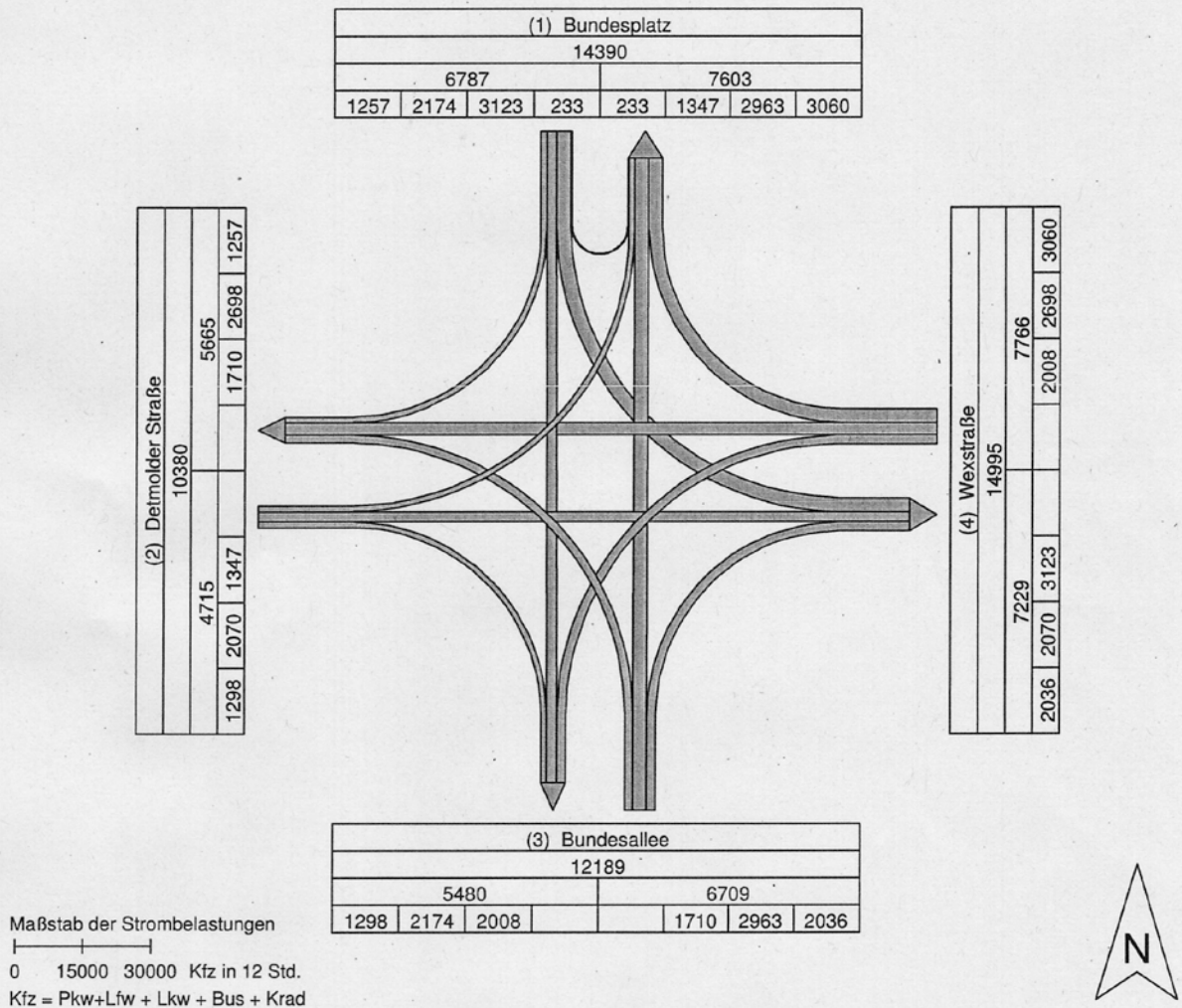
Neben anderen Gründen führt auch die hohe Verkehrsbelastung in vielen Lagen zum Abwandern des klassischen Einzelhandels. Vermehrt entstehen introvertierte und wenig urbane Nutzungen wie Wettbüros und Spielcasinos, die allgemein als Anzeichen einer negativen Entwicklungsdynamik verstanden werden.



Bildquelle: Fis-Broker, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt



Strombelastungsplan: Verkehrsstärken 7:00 - 19:00 Uhr, [Kfz in 12 Std.]



Fahrzeugartenanteile im Zeitraum 7:00 - 19:00 Uhr				
Kfz - Belastung entspricht 100%				
	Pkw+Lfw	Lkw	Bus	Krad
Arm 1:	92.3	2.0	0.2	5.5
Arm 2:	93.9	1.9	0.1	4.1
Arm 3:	91.6	1.8	0.7	6.0
Arm 4:	93.9	2.0	0.7	3.4

Maximalwerte der stdl. Knotenarmbelastungen 7:00 - 19:00 Uhr				
Kfz/Std und jew. Intervallbeginn (Uhrzeit)				
	Zufahrt	Abfahrt	Gesamt	
Arm 1:	716 17:00	923 8:00	1434	17:00
Arm 2:	536 16:00	611 16:00	1147	16:00
Arm 3:	829 8:00	576 17:00	1311	8:00
Arm 4:	855 17:00	817 16:00	1663	16:00

Verkehrsstärken [Kfz/Std.] 7:00 - 8:00 Uhr								
Knotenstrommatrix					Querschnittsbelastung			
nach	1	2	3	4	Zuf	Abf	Ges	
1	7	73	97	127	304	646	950	
2	85		87	126	298	393	691	
3	239	147		178	564	317	881	
4	315	173	133		621	431	1052	

Verkehrsstärken [Kfz/Std.] 16:00 - 17:00 Uhr								
Knotenstrommatrix					Querschnittsbelastung			
nach	1	2	3	4	Zuf	Abf	Ges	
1	23	100	190	361	674	675	1349	
2	117		128	291	536	611	1147	
3	272	137		165	574	527	1101	
4	263	374	209		846	817	1663	

(Ausdruck: 16.11.11 VLB C 22)

Knotenstromzählung: K 1233/09

Linke Seite: An Bundesplatz und Bundesallee werden die empfohlenen Immissionsgrenzwerte der Berliner Lärmschutzverordnung deutlich überschritten (tags außerhalb der Ruhezeiten: 55dB(A), tags an Werk- und an Sonn- und Feiertagen innerhalb der Ruhezeiten: 50 dB (A), nachts: 40dB (A)). Die Hauptlärmquelle ist der Verkehr auf der A100, der Wex- und Detmolder Straße sowie auf der Bundesallee; hier insbesondere an den beiden Zu- und Ausfahrten des Bundesplatztunnels.

Diese Seite: Die Darstellung zeigt die Zahlen des oberirdischen Verkehrs (ohne Tunnel) am Bundesplatz. Die Zahlen stellen dabei jeweils die Anzahl der Fahrzeuge für die gesamte Straße, die einzelnen Richtungen und zuletzt für die einzelnen Spuren dar. Die Breite der Pfeile gibt Auskunft über die Menge der Fahrzeuge, die eine Spur nutzen. Auffällig ist dabei, dass besonders die Ost-West Verbindung (Alternative zur A100 bei Stau), wie die Verbindung von Ost (Autobahnanschluss Wexstraße/Inns-

brucker Platz) nach Nord (City West) in beide Richtungen stark befahren ist. Während die Verkehrszählung der beiden Spangen etwa 14.400 Kfz/Tag aufweist, geht die ergänzende Modellrechnung 2009 von durchschnittlich 17.271 Kfz/Tag aus. Den Bundesplatz passieren täglich rund 41.000 Kfz, davon gut 15.000 durch den Tunnel. Hinzu kommt die stark belastete A100, die den Tunnel an der Südseite tangiert. **Bildquelle:** Verkehrslenkung Berlin

# Potenziale

---



## Viel öffentlicher Raum

Die öffentlichen Räume, wie Bürgersteige und Plätze rund um den Bundesplatz, sind zumeist großzügig dimensioniert und bieten viel Platz für verschiedene Aktivitäten und Gestaltung. Dieses Potenzial wird derzeit aufgrund unzureichender Gestaltung, massiver Verkehrsbelastung oder kleinteiliger Fragmentierung der vorhandenen Flächen nicht immer ausgeschöpft.



## Durchmischte aktive Bevölkerung

In den Quartieren rund um den Bundesplatz wohnen Singles wie Paare mit und ohne Kinder, junge und ältere Menschen. Dies führt nicht nur zu unterschiedlichsten Tätigkeiten im öffentlichen Raum, sondern auch zu unterschiedlichen Anforderungen an diesen. Besonders für Kinder und ältere Menschen sind die durch den Verkehr bestehenden Barrieren oft große Hindernisse und Gefahren.



## Naherholungsfunktion

Der Bundesplatz könnte sich in zu einem attraktiven grünen Stadtplatz mit Naherholungsfunktion wandeln, der einen Treff- und Kommunikationspunkt für die Bewohner in den angrenzenden Quartieren bildet. Die derzeitige Gestaltung der Platzfläche bietet jedoch wenig Anregungen für verschiedene Nutzungen bzw. ignoriert bestehende Bedürfnisse von bestimmten Nutzungsgruppen wie etwa Hundespaziergängern oder Jugendlichen.



## Postive Trends

Um dem gefühlten Abwärtstrend des Bundesplatzes und Teilen der Umgebung zu begegnen, können bestimmte Standortdefizite durch innovative und durchdachte Gestaltung und hochwertige Nutzungen ausgeglichen werden. Wichtig ist dabei, dass nicht allein Exklusivität erzielt wird, sondern dass die Maßnahmen vielmehr zu einer Identitätsbildung und Belebung der Freiräume beitragen. Denkbar sind neben kommerziellen auch öffentliche, nichtkommerzielle und kulturelle Angebote.



### Attraktive Quartiere

Die zu großen Teilen erhaltene Altbausubstanz und die meist ruhigen Nebenstraßen, mit ihrem besonderen Flair durch Vorgärten und alten Baumbestand, schaffen eine hohe Attraktivität der Quartiere rund um den Bundes- und Friedrich-Wilhelm-Platz. Nur wenige Bauten der Nachkriegszeit unterbrechen den Charakter des historisch gutbürgerlichen Viertels. Die vielen kleinen Plätze, wie etwa der Varziner Platz, fördern die lokale Identität und die Bildung einer Nachbarschaft.



### Bundesplatz als Quartierszentrum

Eine Verbesserung der Zugänglichkeit und Querung des Platzes, eine Verbesserung der Sichtbeziehungen sowie eine Erweiterung des Angebots rund um den Platz können den Bundesplatz in seiner Funktion als lokales und regionales Zentrum der umliegenden Quartiere stärken.



### Historische Bedeutung

Der Bundesplatz stellt den Mittelpunkt der Carstenn-Stadtfigur von 1865 dar und war ein urbaner Schmuckplatz, der neben seiner Schmuck- und Erholungsfunktion auch eine wichtige Verkehrsfunktion hatte. Die Erinnerung an den ehemaligen Kaiserplatz und andere geschichtlich bedeutende Orte in der Umgebung sollten in geeigneter Weise, etwa durch einen Geschichtspfad, erlebbar gemacht werden.



### Kulturelle Angebote

Die bestehenden kulturellen Angebote sollten gestärkt und um weitere Angebote ergänzt werden, sowohl durch privates, wie öffentliches Engagement. Zudem sollte eine Vernetzung der bestehenden kulturellen Nutzer befördert und gemeinsame Aktivitäten gestärkt werden.



### Engagierte Bürger

Bürgerschaftliches Engagement und der Wille, Veränderungen mitzutragen, sind gute Voraussetzungen umfassende städtebauliche und verkehrliche Umstrukturierungen im Konsens zwischen Zivilgesellschaft, Wirtschaft, Politik und Verwaltung zu realisieren. Die Bewohner der Quartiere um den Bundesplatz scheinen ein stark ausgeprägtes Interesse an der Gestaltung ihres Umfeldes zu haben, können sich aktiv organisieren und sind zum Teil stark in diesem Stadtgebiet verwurzelt.



### Anbindung

Der Bundesplatz ist schon heute ein Knotenpunkt verschiedener Verkehrsarten, hier treffen sich S- und U-Bahn, Bus-Linien, Fußgängerströme, Radwege und der motorisierte Verkehr. Nicht immer sind die Zu- und Übergänge, aber auch die Flächenangebote für verschiedene Verkehrsarten ausreichend gestaltet um die Funktion des Bundesplatzes als multimodalen Knotenpunkt einer nachhaltigen Mobilität zu fördern.

Bildquelle: BVG Berlin

# 3000 Stunden Ehrenamt

---

Bis in die 1960er Jahre war der Bundesplatz einer der schönsten Plätze Berlins. Seit Inbetriebnahme des Tunnels ist er nur noch ein Rudiment früherer Pracht: zerschnitten, seiner ursprünglichen Größe um den wesentlichen Teil beraubt, zunehmend verwahrlost und zweckentfremdet. Die Folge dieser Vernachlässigung: Anwohner, Besucher, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der anliegenden Büros und Praxen sowie die Bewohner eines Seniorenwohnhauses mieden den Platz.

Doch in den letzten drei Jahren hat sich am Bundesplatz viel getan: Der Platz wurde entmüllt. Die Statue „Winzerin“ von Friedrich Drake, der auch die „Goldelse“ auf der Siegessäule schuf, ist instand gesetzt. Zu ihren Füßen wurde ein Blumenbeet angelegt. Sträucher, die den Blick auf die Skulptur versperrten, wurden beschnitten, und Wege angelegt. In allen Hochbeeten auf dem Platz wurde der verbrauchte Boden durch 22 m<sup>3</sup> neuen Humus ersetzt. 2.400 winterharte Stauden, Gräser, Farne und Sträucher wurden neu gepflanzt. Schließlich fielen auch noch 100 Meter verwahrloste Ziegelmauern, die Einblicke und den Zugang zum Platz versperrten, dem Presslufthammer zum Opfer. So wurden wieder Durchblicke und Sichtachsen geschaffen. Der Platz hat an Aufenthaltsqualität gewonnen und heute wieder deutlich mehr Besucher. Er ist artenreicher geworden, ein Botaniker hat mehr als 150 wildwachsende Farn- und Blütenpflanzen notiert.

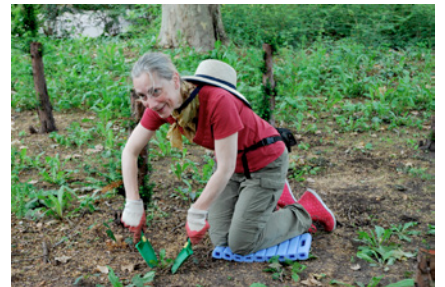
Hinter diesen Maßnahmen im öffentlichen Grün des Platzes steht der Verein Initiative Bundesplatz e.V. Gegründet im Jahr 2010 haben die mittlerweile rund 220 Mitglieder seither mehr als 3.000 ehrenamtliche Arbeitsstunden auf dem Platz geleistet. Sie wollten sich nicht mehr damit abfinden, dass einer der größten innerstädtischen Plätze in der Berliner City West pflegerisch nur wie Straßenbegleitgrün behandelt wurde, als wilde Müllkippe verwahrloste und keinerlei Aufenthaltsqualität mehr bot. Das Engagement der Vereinsmitglieder für die Revitalisierung des Grüns auf dem Platz und die Erhöhung der urbanen Lebensqualität fand bundesweite Anerkennung: 2012 erhielt die Initiative den Deutschen Naturschutzpreis – Bürgerpreis. Der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf zeichnete sie darüber hinaus mit dem Erwin-Barth-Preis aus.

Rückhalt bei ihrem Einsatz für die Mitte des Kiezes findet die Initiative bei den politischen Parteien und allen Fraktionen in der Bezirksverordnetenversammlung (BVV). In der vorangegangenen und laufenden Legislaturperiode wurden – zumeist sogar einstimmig – viele Beschlüsse zur Aufwertung des Bundesplatzes gefasst. Das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf hat mit dem Verein eine Vereinbarung über die Pflege des Grüns auf dem Platz geschlossen. Auch die Caritas, die Knobelsdorff-Schule, Oberstufenzentrum für Bautechnik I und die BSR unterstützen den Verein.

Die Ziele der Initiative Bundesplatz gehen jedoch über die Wiederherstellung und Pflege des öffentlichen Grüns auf dem Platz hinaus: Schon lange vor der „Zukunftswerkstatt Bundesplatz“ forderte der Verein auf kurze Sicht sichere Zugänge zum Norden des Platzes von der Mainzer Straße und Tübinger Straße aus, den Abbau der Leitplanke auf der Westseite des Platzes sowie eine Entschleunigung des Verkehrs auf den beiden, den Tunnel umrundenden Fahrbahnen durch Tempo 30.

Das langfristige Ziel der Bürgerinitiative greift allerdings noch weiter und ist bereits in der Gründungscharta von 2010 festgeschrieben. Sie fordert ausdrücklich verkehrspolitische und städtebauliche Veränderungen. Denn an Bundesallee und Bundesplatz ist die urbane Vielfalt verloren gegangen. Der ehemalige Boulevard und der innerstädtische Schmuckplatz haben ihre Flanier- und Aufenthaltsqualität eingebüßt und sind zu einem trostlosen innerstädtischen Verkehrsknotenpunkt mutiert. Insbesondere die Quartiere östlich und südlich des Platzes leiden unter dem „Verlust der Mitte“. Augenfällig sind die zunehmenden Verwahrlosungstendenzen im öffentlichen Raum, die hohe Fluktuation und Leerstandsquote im Einzelhandel, das Vordringen von Billigläden, Billiggastronomie, Spielhallen und Wettbüros, beispielsweise in der Wexstraße. Die Hauptursache für diese Entwicklung liegt in der nicht mehr zeitgemäßen städtebaulichen Struktur der „autogerechten Stadt“, die immer mehr Transitverkehr auf den Platz zieht und das ganze Quartier zunehmend belastet.

Die Initiative Bundesplatz sieht sich als zivilgesellschaftliche Plattform, auf der die Fragen der künftigen Stadtgestaltung und der aktuellen Verkehrsentwicklung in diesem wichtigen Wilmersdorfer Kiez mit der kommunalen- und der Landesebene sowie der Stadtforschung konstruktiv erörtert und diskutiert werden können. Das sollte in einem Klima des gegenseitigen Respekts erfolgen. Denn die Wiedergewinnung von mehr Stadtqualität und Lebensqualität ist eine Aufgabe, die nur im Konsens der Stadtgesellschaft zu bewältigen ist.

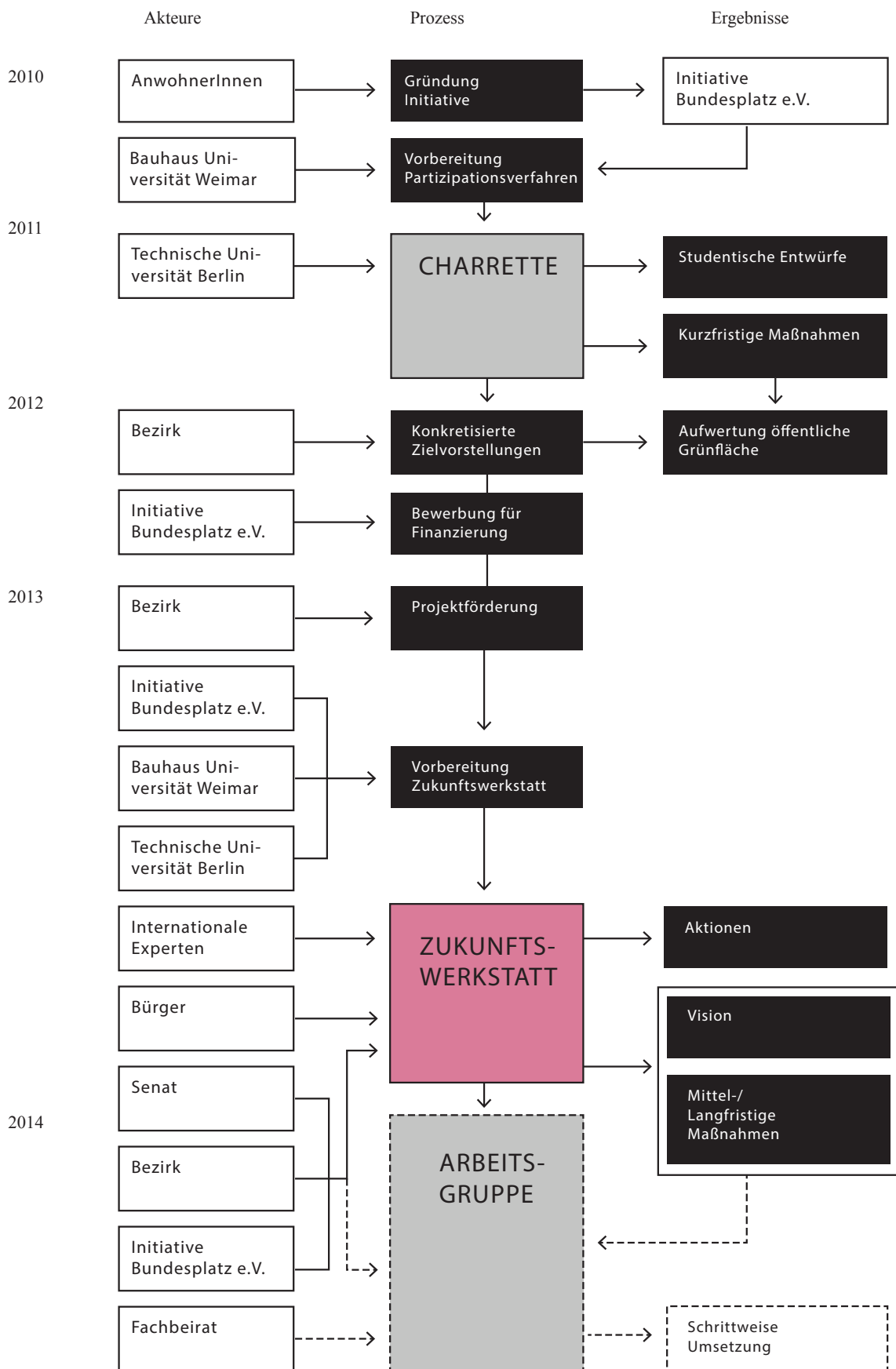


# DOKUMENTATION

Die Zukunftswerkstatt Bundesplatz im Oktober und November 2013 bildet nicht den Auftakt der Bemühungen den Bundesplatz zu einem attraktiven und lebenswerten Stadtplatz umzugestalten, sondern ist vielmehr ein Baustein auf dem Weg zu diesem seit 2010 von der Initiative Bundesplatz e.V. intensiv verfolgten Ziel. Vorausgegangen waren etwa bereits eine Charrette unter der Anleitung von Prof. Wolfgang Christ und seinen Mitarbeitern Valentin Hadelich und Christian von Oppen (Lehrstuhl Stadt1 - Praxis und Theorie des Städtebaus, Bauhaus Universität Weimar) im Jahr 2011 und die konkrete Neugestaltung der Grünanlagen auf dem Bundesplatz durch die Initiative in Kooperation mit dem Bezirk. Die Zukunftswerkstatt Bundesplatz sollte die bisherigen Überlegungen der Initiative und die Anregungen der Charrette vertiefen. Gemeinsam mit lokalen wie internationalen ExpertInnen sollten visionäre wie kurzfristig realisierbare Maßnahmen entwickelt werden, um die städtebaulichen und verkehrlichen Missstände zu überwinden. Nicht zuletzt sollte im Dialog mit den AnwohnerInnen, Interessierten, Vertretern aus Politik und Verwaltung und den ExpertInnen die Spanne zwischen realistischen, kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen und solchen, die derzeit oder zukünftig nicht umsetzbar scheinen, ausgelotet werden.

Die Ergebnisse des öffentlichen Planungsverfahrens zeigen die große Bereitschaft der Bürger, sich aktiv in die

Gestaltung ihres Lebensumfeldes einzubringen. Die Vielzahl an herausgearbeiteten Maßnahmen, die zum Teil weit entfernt sind von etablierten Stadtentwicklungsmethoden, belegen das kreative Potenzial des gewählten Verfahrens. Die Bürger leisteten damit einen großen Beitrag zur Zielfindung. Gleichzeitig wurde deutlich, dass bei allem bürgerlichen Engagement die Interessengemeinschaft aus Anwohnern, Politik und Verwaltung auf etablierte Planungsmethoden und Realisierungsverfahren nicht verzichten kann. Es zeigte sich, dass eine erfolgreiche Umsetzung von scheinbar einfachen Eingriffen in das Verkehrsleitsystem bis hin zu städtebaulichen und stadtstrukturellen Maßnahmen auf die Arbeitsbeiträge des Bezirks und des Senates sowie von externen Experten angewiesen ist. So war die Zukunftswerkstatt Bundesplatz vielmehr ein weiterer Schritt zu diesem seit 2010 von der Initiative Bundesplatz e.V. intensiv verfolgten Ziel, die Bundesallee und den Bundesplatz zu einem attraktiven und lebenswerten Stadtraum umgestalten. In naher Zukunft müssen neue Arbeitsmethoden gefunden werden, die die kreativen Ergebnisse in konkrete Hilfestellungen wie Pläne, Verkehrs- und Machbarkeitsstudien zum weiteren Handeln für Politik und Verwaltung übersetzen. Ein Ergebnis der Zukunftswerkstatt Bundesplatz ist die Einrichtung von Arbeitsgruppen innerhalb der Initiative Bundesplatz e.V., die die verschiedenen Arbeitsergebnisse in Kooperation mit anderen Akteuren voranbringen.



# Zukunftswerkstatt

---

Anfang 2012 bereitete die Initiative Bundesplatz e.V. in Zusammenarbeit mit der Bauhaus Universität Weimar und der Technischen Universität Berlin eine Charrette der Anwohner zum Quartier um den Bundesplatz vor. Nach der erfolgreichen Umsetzung der ersten Schritte sahen sich die Mitglieder der Initiative Bundesplatz e.V. mit dem Problem konfrontiert, dass zur Durchsetzung der weiteren Forderungen zum Teil das Fachwissen als auch die Planungsschärfe fehlte. In einer Zukunftswerkstatt sollten unter der Hilfestellung geladener Experten die städtebaulichen und verkehrlichen Handlungsfelder unter Einbezug der gesamtstädtischen Zusammenhänge herausgearbeitet werden. Besondere Aufmerksamkeit sollte hierbei den dazu erforderlichen baulichen und gestalterischen Maßnahmen im Stadtraum Bundesplatz geschenkt werden. Ein entscheidendes Ziel der Zukunftswerkstatt sollte die Formulierung von realistischen Anforderungen für Ideen- und Realisierungswettbewerbe für die notwendigen Baumaßnahmen zur Verbesserung der Stadtqualität sein. Im Juli 2013 hat die Initiative Bundesplatz e.V. den Zuwendungsvertrag für die „Zukunftswerkstatt Bundesplatz“ mit dem Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin geschlossen, anschließend eine Lenkungsgruppe aus jungen WissenschaftlerInnen und Vorstandsmitgliedern des Vereins berufen und mit Andreas Krüger einen professionellen Moderator für die vier Werkstatttage engagiert.

Prof. Dr. Harald Bodenschatz (TUB) eröffnete mit seinem Vortrag über die Bedeutung der großen Ausfallstraßen für den Stadtraum die erste Zukunftswerkstatt, die sich auf den Themenkomplex „Verkehr, Mobilität und Stadtökologie“ konzentrierte. Beatrice Kamper, Leiterin des Stadtplanungsamtes der Stadt Duisburg, berichtete von den ersten Erfolgen bei der Integration des Shared-Space Verkehrskonzepts. Stefanie Bremer, Orange Edge Hamburg, stellte das veränderte Mobilitätsverhalten jüngerer Generationen sowie darauf angepasste Mobilitätskonzepte vor. Klaus Overmeyer, Urban Catalyst studio, bestätigte die Initiative in ihrer Idee von einer anwohnergetragenen Stadtentwicklung. Eine gemeinsame Planung von Experten und Anwohnern ermöglicht einen detaillierteren Überblick über den Gesamttraum, eine zielgerichtete Herausarbeitung von potenziellen Handlungsfeldern sowie eine realistischere Einschätzung von Zeiträumen für die Umsetzung von Maßnahmen. Cordelia Polinna, Gründungsmitglied Think Ber!n, präsentierte aus ihrer Sicht vorbildlich umgestaltete Straßenräume anderer europäischer Hauptstädte. Anschließend begann die Arbeit der Bürger und Experten zu den Themengruppen „Bundesplatz: Quartierszentrum und Verkehrsknoten“, „Bundesallee: Stadtteilbrücke statt Stadtteilbarriere“, „Detmolder und Wexstraße: Stadtteilstraße statt Autobahnnebenstrecke“, „Stadtautobahn: maximale Integration einer stadunverträglichen Infrastruktur“ und der von Klaus Overmeyer spontan initiierten Gruppe „Bundesplatz-Fest“.

Diese Themenkomplexe bildeten die Grundlage für die zweite Zukunftswerkstatt, die unter dem Titel „Stadtentwicklung: neue urbane Qualitäten“, wie die erste Werkstatt mit Impulsvorträgen eröffnet wurde. Anna Rose, Space Syntax, London, verbildlichte in Vernetzungsstudien den ungünstigen Einfluss der großen Barrieren, die mit dem autogerechten Umbau der Bundesallee entstanden sind, auf die Entwicklung des Quartiers. Horst Wohlfarth von Alm, Grundsatzangelegenheiten der Straßenplanung (SenStadt-Um), verdeutlichte anhand von Straßenraumstudien, wie ein Rückbau der Allee und des Tunnels unter Berücksichtigung des aktuellen Verkehrsaufkommens durchgeführt werden könnte. Prof. Dr. Lars Bölling, Fachhochschule Erfurt, erläuterte die Bedeutung der Visualisierung für die Kommunikation von Planungsvorstellungen in einer zunehmend von Bildern dominierten Medienlandschaft. Julie Köpper stellte mittels Beispielen aus dem Büro Gehl Architects, Kopenhagen, erfolgreiche, partizipative Planungsverfahren vor, welche die menschlichen Bedürfnisse in den Vordergrund der Planung stellen. Ein wichtiger erfolgsversprechender Aspekt für das angestrebte Planungsverfahren ist die Kooperationsbereitschaft aller Beteiligten, betonte Julie Köpper. In der anschließenden Werkstatt wurde eine Vielzahl an Ideen aus der ersten Werkstatt aufgegriffen und weiter vertieft.

Aus diesen über 50 Einzelideen wurden 15 Planungs- und Umsetzungsschritte herausgearbeitet, die eine Grundlage für den Strategieplan zur Verbesserung der Stadtqualität im Bereich des Bundesplatzes bilden.

## ORGANISATION UND PROZESSENKUNG DER ZUKUNFTSWERKSTATT

**Eleonore Harmel** (Habitat Unit, TU Berlin)  
**Aljoscha Hofmann** (Think Ber!n,  
 Center for Metropolitan Studies der TU Berlin)  
**Ulrich Kreißl** (Initiative Bundesplatz e.V.)  
**Christian von Oppen** (Akay von Oppen Architekten,  
 Bauhaus Universität Weimar)  
**Wolfgang Severin** (Initiative Bundesplatz e.V.)

## MODERATION

**Andreas Krüger** (Belius GmbH)

**Fotos rechts:** Frank Guschmann, Aljoscha Hofmann, Eleonore Harmel





1

# Zukunfts- werkstatt Bundesplatz

## VERKEHR UND UMWELT: Mobilität neu organisieren

12. und 13. Oktober 2013  
Aula der Marie-Curie-Oberschule  
Weimarische Str. 21, 10715 Berlin

Alle interessierten Anwohnerinnen und Anwohner des Quartiers um den Bundesplatz sind herzlich eingeladen, Lösungen für eine stadtverträgliche Entwicklung zu erarbeiten und zu diskutieren.

Ein Projekt der Initiative Bundesplatz e.V.  
mit Unterstützung des Bezirksamts  
Charlottenburg-Wilmersdorf

[www.initiative-bundesplatz.de](http://www.initiative-bundesplatz.de)

### Sonnabend, 12. Oktober 2013, 14 bis 19 Uhr

- 14:00 Begehung des Quartiers für auswärtige Gäste und alle Interessierten
- 16:00 Einleitender Vortrag in das Thema  
*Harald Bodenschatz*
- 16:30 Vorstellung der Zielsetzung der Zukunftswerkstatt
- 17:00 Input-Vorträge der ExpertInnen:  
*Beatrice Kamper, Stadt Duisburg*  
*Stefanie Bremer, orange edge*  
*Klaus Overmeyer, Urban Catalyst <sup>studio</sup>*  
*Cordelia Polinna, Think Ber!n, Polinna*  
*Hauck Landscape + Urbanism*
- 18:00 Diskussion mit den ReferentInnen und Marc Schulte, Bezirksstadtrat Charlottenburg-Wilmersdorf, und Horst Diekmann, Referat Immissionschutz, SenStadtUm

### Sonntag, 13. Oktober 2013, 11 bis 17 Uhr

- 11:00 Vorstellung der herausgearbeiteten Themenfelder
- 11:30 Bildung der Arbeitsgruppen
- 12:00 Arbeiten in Themenwerkstätten
- 13:00 Pause
- 14:00 Arbeiten in Themenwerkstätten
- 15:00 Erste Erhebung der Arbeitsergebnisse
- 16:00 Auswertung
- 17:00 Ausklang

2

# Zukunfts- werkstatt Bundesplatz

## STADTENTWICKLUNG: Neue urbane Qualitäten

23. und 24. November 2013  
Aula der Marie-Curie-Oberschule  
Weimarische Str. 21, 10715 Berlin

Alle interessierten Anwohnerinnen und Anwohner des Quartiers um den Bundesplatz sind herzlich eingeladen, Lösungen für eine stadtverträgliche Entwicklung zu erarbeiten und zu diskutieren.

Ein Projekt der Initiative Bundesplatz e.V.  
mit Unterstützung des Bezirksamts  
Charlottenburg-Wilmersdorf

[www.initiative-bundesplatz.de](http://www.initiative-bundesplatz.de)

### Sonnabend, 23. November 2013, 14 bis 19 Uhr

- 14:00 Begehung des Quartiers für auswärtige Gäste und alle Interessierten
- 16:00 Grüßwort  
*Ephraim Gothe, Staatssekretär für Stadtentwicklung und Wohnen*
- 16:30 Vorstellung der Zielsetzung der Zukunftswerkstatt
- 17:00 Input-Vorträge der ExpertInnen:  
*Anna Rose, Space Syntax London*  
*Horst Wohlfarth von Alm, Grundsatzangelegenheiten der Straßenplanung, SenStadtUm*  
*Dr. Lars Bölling, UmbauStadt*  
*Gehl Architects, Kopenhagen*
- 18:00 Diskussion mit den ReferentInnen und Marc Schulte, Bezirksstadtrat Charlottenburg-Wilmersdorf

### Sonntag, 24. November 2013, 11 bis 18 Uhr

- 11:00 Vorstellung der herausgearbeiteten Themenfelder
- 11:30 Bildung der Arbeitsgruppen
- 12:00 Arbeiten in Themenwerkstätten
- 13:00 Pause
- 14:00 Arbeiten in Themenwerkstätten
- 15:00 erste Erhebung der Arbeitsergebnisse
- 16:00 Auswertung
- 18:00 Ausklang

# Eine Werkstatt für die Zukunft nicht nur des Bundesplatzes

Harald Bodenschatz  
*Center for Metropolitan Studies*

Die Zukunftswerkstatt Bundesplatz ist kein Routineprojekt, sondern ein denkwürdiges Pilotprojekt für Berlin. Diese besondere Bedeutung der Zukunftswerkstatt betrifft mehrere Aspekte: zunächst das herausragende zivilgesellschaftliche Engagement, das die Bürgerinitiative Bundesplatz seit vielen Jahren zeigt, dann das besondere Thema, das lokal wie stadtreional von allerhöchster Bedeutung ist, das Thema der reflexiven Abkehr von der autogerechten Stadtregion, und schließlich die neue Offenheit von Politik und Verwaltung, die das Gespräch mit der Initiative suchen. Man könnte auch sagen: Die Zukunftswerkstatt ist ein Zeichen und Ausdruck der Veränderung dessen, was allgemein Stadtplanung genannt wird. Der Veränderung der Verfahren der Stadtplanung, aber auch der Veränderung der Zielsetzungen, der Leitbilder der Stadtplanung.

## Ein konkreter Ort mit besonderer Geschichte

Der Bundesplatz ist bekanntlich Teil einer Stadtfigur von europäischem Rang, der Höhepunkt der zentralen Achse dieser Figur, einer im Auftrag des großen privaten Stadtentwicklers Johann Anton Wilhelm von Carstenn geplanten Figur, einer Planung aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Wichtig ist es, sich nochmals der Funktion dieser eindrucksvollen Stadtfigur zu vergewissern: Die zentrale Achse diente dazu, die Stadt Charlottenburg mit den aufstrebenden Villenkolonien im Südwesten Berlins zu verbinden, deren größte Lichterfelde war, ebenfalls eine Gründung des Stadtentwicklers Johann Anton Wilhelm von Carstenn. Aber anders als heute wurde diese Verbindungs- und Durchgangsstraße als prächtige Allee gestaltet, die beiden Bedürfnissen entgegenkam, dem Durchgangsverkehr wie dem lokalen Fußgängerverkehr.

Diese prächtige Großstadtstraße mit ihren prächtigen Plätzen, früher Kaiserallee genannt, wurde nach dem Bau der Berliner Mauer mit gewaltigen öffentlichen Mittel umgebaut – zugunsten des Autoverkehrs, zuungunsten des Fußgängerverkehrs. Dabei wurde der Bundesplatz vom Stadtplatz zu einer Stadtbarriere transformiert. Dass die urbane Balance der Vorkriegszeit zerstört wurde, hatte mehrere Gründe: zum einen die Orientierung auf eine große, damals überzeugende, heute aber als wenig nachhaltig erkannte Vision einer autogerechten Stadt. Dazu kam nach der Spaltung der Stadt die empfundene Notwendigkeit, das Zentrum West-Berlins mit den wohlhabenden Quartieren des Südwestens autogerecht zu verbinden – eine Lösung, die aufgrund der aus Bonn zur Verfügung gestellten Gelder auch realisiert werden konnte – zugunsten der Autofahrer des Südwestens wie der Straßenbauwirtschaft. In diesen Jahren wurde

schließlich auch die Stadtautobahn gebaut, deren Auswirkungen auf den Bundesplatz ebenfalls sehr hart sind. Die Konsequenzen dieser autogerechten Wende der 1960er Jahre sind noch heute unübersehbar: Eine der bedeutendsten im 19. Jahrhundert geplanten Straßen Berlins wurde zur autogerechtesten Stadtstraße West-Berlins, und der schönste Platz dieser Straße, der Schlüssel der gesamten Carstennfigur, wurde zum Modell der Zerstörung eines Stadtplatzes aus dem 19. Jahrhundert, zu einem lärm- und feinstaubbelasteten, wenig schönen Ort. Unort möchte man fast sagen. Die für West-Berlin nach dem Bau der Mauer üppig sprudelnden Subventionen ermöglichten diesen kostenextensiven, aufgrund des realen Verkehrs fragwürdigen Ausbau der Bundesallee mit zwei Tunnels, der heute in Zeiten öffentlicher Armut nur sehr schwer wieder zu reparieren ist. Der heutige Bundesplatz führt nicht mehr die angrenzenden Nachbarschaften zusammen, im Gegenteil: Er separiert, er fragmentiert die Nachbarschaften, er schafft nur schwer überwindbare Barrieren – und dies, wohlgemerkt, in der Innenstadt Berlin, nicht irgendwo draußen vor der Stadt.

## Ein Ort von allgemeiner Bedeutung

Die Bundesallee und der Bundesplatz sind nicht nur ein konkreter Ort mit Problemen und großen Entwicklungspotenzialen, sie sind auch ein Spiegel der allgemeinen Entwicklung Berlins, ja der deutschen, europäischen Großstädte überhaupt, ein Spiegel der Politik des Städtebaus, der wechselnden städtebaulichen Leitbilder, der sich wandelnden Interessen, die diese Leitbilder beflügelt haben. Die großen Straßen Berlins, die Berlin überhaupt erst zur Großstadt gemacht haben, die das großstädtische Bild Berlins über das Zentrum hinaus verkörperten, waren höchst urbane, attraktive Straßen, an denen sich Stadtteilzentren, Geschäfte, Kultureinrichtungen, kommunale Dienstleistungen, aber auch höchst begehrte große Wohnungen bündelten. Diese Straßen waren, wie die Kaiserallee auch, keineswegs nur Durchgangsstraßen, sondern Bühnen der stadtbürgerlichen Gesellschaft der angrenzenden Quartiere. Sie waren auch sorgfältig gestaltet, etwa mit Bäumen und Blumen, und die Fußgänger hatten gebührend viel Platz.

Dieser Typus von attraktiver Großstadtstraße wurde in der Nachkriegszeit, vor allem in den 1950er und 1960er Jahren, in Frage gestellt und massiv umgebaut. Und zwar überall in Europa, in großem Stil aber in Deutschland, wo durch die massiven Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs die Durchsetzung überbreiter innerstädtischer Autoverkehrsstraßen erleichtert wurde. Die in den 1950er Jahren

durch das Zentrum von Hamburg gelegte Ost-West-Straße ist ein Beispiel unter vielen.

Auch Berlin wurde autogerecht umgebaut, obwohl in West-Berlin die Autodichte in der Nachkriegszeit keineswegs so hoch war wie in anderen Großstädten der Bundesrepublik Deutschland. Dem ruhenden und fahrenden Autoverkehrs wurde damals auf der Straße absolute Priorität gegeben. Was aber sollte mit den Fußgängern geschehen? Ich zitiere aus einer Broschüre des Bausenators aus dem Jahre 1957: „[...] der Fußgänger? Mit unverbesserlichen Neandertalern kann sich die neue Straße nicht abgeben. Wer ein Ziel hat, soll im Auto sitzen, und wer keines hat, ist ein Spaziergänger und gehört schleunigst in den nächsten Park.“ Nun, für Autos braucht man keine Blumen mehr, sondern mehr und mehr Parkplätze und mehr und mehr Fahrspuren.

West-Berlin war ein besonderes und finanziell gut ausgepolstertes Versuchsfeld für den autogerechten Umbau einer Großstadt. Auch andere West-Berliner Plätze wurden dem Auto geopfert, etwa der Breitscheidplatz oder der Hohenzollernplatz. Zudem wurden neue autogerechte Plätze erfunden – etwa der Strausberger Platz in Ost-Berlin oder der Ernst-Reuter-Platz in West-Berlin. Die Opferung des Oranienplatzes konnte – nicht zuletzt infolge des Engagements von Bürgerinitiativen – noch verhindert werden. Auch in Ost-Berlin gab es einen autogerechten Stadtausbau, wenngleich ohne großen Autoverkehr. Erinnert sei an die radikal autogerechte Planung aus dem Jahr 1959 für das Ost-Berliner Zentrum, weiter an die breiten Verkehrsstrassen, die den Alexanderplatz umfassen, und an den dortigen Autotunnel, aber auch an die neue Leipziger Straße.

Die 1950er und 1960er Jahre waren in der Bundesrepublik Deutschland die Jahre der Stadtflucht, des Exodus der wohlhabenderen Bevölkerung an den Stadtrand. Eine Folge dieser Entwicklung war die soziale Veränderung der Innenstädte, dort lebten immer mehr Arme, Alte, später auch Ausländer.

Durch diese Innenstädte, die kein Ansehen mehr genossen, konnten ohne großen Widerstand Autopisten gelegt werden, zugunsten der Bewohner des Stadtrands. Die Innenstadtbewohner hatten keine starke Lobby.

### **Ein Ort außerordentlichen zivilgesellschaftlichen Engagements**

Die Bürgerinitiative Bundesplatz hat sich zum Ziel gesetzt, die zerstörte Balance zwischen Durchgangsverkehr und lokalem Fußgängerverkehr wieder ins Lot zu rücken. Für dieses Ziel engagiert sie sich seit 2010 kontinuierlich und hartnäckig, und für dieses Ziel setzen sich immer mehr Mitglieder ein, inzwischen über 200 Personen. Die Initiative redet und fordert nicht nur, sondern sie setzt auch ihre Arbeitskraft ein – für eine Verbesserung der Lebensverhältnisse am Bundesplatz. Dazu gehören das Aufräumen am Platz, die Verschönerung durch Sträucher und Blumen, die Pflege der Beete, aber auch der Einsatz etwa für Bänke und Papierkörbe. Dazu gehört auch die Erhaltung und Wiedersichtbarmachung der bedeutenden Skulptur auf dem Platz, der Winzerin von Friedrich Drake, die 1910 aufgestellt wurde. Diese Figur, jetzt eine Kopie, ist ein Symbol des Platzes, Symbol einer besseren Vergangenheit, Symbol der schwer erträglichen Gegenwart, Hoffnungsträger einer besseren Zukunft.

Aber es geht nicht nur um den Platz selbst, sondern um das gesamte städtische Quartier, dessen geschädigtes Herz der Bundesplatz ist. Es geht um die Verbesserung der Verhältnisse an dem wichtigen Kreuzungspunkt des öffentlichen Nahverkehrs, am U- und S-Bahnhof Bundesplatz. Und es geht vor allem auch um die großen Autoverkehrsstrassen, die sich am Platz schneiden, die Nordsüdtrasse der Bundesallee und die Ostwesttrasse Wex- und Detmolder Straße, die wiederum einen Außenbereich der Stadtautobahn darstellt. Doch Initiativenarbeit ist mehr, wie die Initiative Bundesplatz vorbildlich vorführt: Es geht auch darum, mit der Politik und Verwaltung ins Gespräch zu kommen, und es geht darum, sich mit der Welt der Wissenschaft zu vernetzen. Ein Beispiel hierfür waren Aktivitäten von Studentinnen und Studenten aus Weimar, die sich 2011 unter der Leitung von Prof. Wolfgang Christ in Kooperation mit der Bürgerinitiative Bundesplatz mit den Möglichkeiten einer weniger autogerechten Gestaltung des Quartiers auseinandersetzten.

### **Spiegel veränderter Stadtplanung**

Die Bürgerinitiative Bundesplatz steht nicht allein, sie ist Zeichen eines vermehrten und selbstbewussteren zivilgesellschaftlichen Engagements in der Stadtplanung der Bundesrepublik Deutschland. Spätestens seit Stuttgart 21 war es vielen Politikern klar, dass der Umbau der Stadt anders realisiert werden muss als nach den Topdown-Praktiken der letzten Jahrzehnte. Auch in Berlin ist seit dem Debakel der östlichen Spreueferentwicklung, seit dem Streit um Tempelhof und den Mauerpark, seit dem Streit um Flugrouten usw. klar: Politik und Verwaltung müssen heute nicht nur mit einem verstärkten zivilgesellschaftlichen Engagement rechnen, sondern sie werden mehr und mehr mit Initiativen konfrontiert, die fachlich sehr gut informiert sind, die sehr gut mit Fachleuten vernetzt sind oder selbst Fachleute in ihren Reihen haben, und die daher auf Augenhöhe mitsprechen, mitstreiten können. Das ist nicht nur eine Herausforderung für Politik und Verwaltung, sondern auch eine Chance. Was das Thema autogerechte Stadt betrifft, so hat sich das Klima ebenfalls radikal verändert. Es ist heute eigentlich klar, dass zumindest in den Innenstädten der Autoverkehr eine untergeordnete Rolle einnehmen muss. In den meisten Großstädten ist es auch undenkbar, die Innenstadt geschweige denn das Stadtzentrum als Durchgangsverkehrsstrecke zu nutzen wie noch in Berlin. Auch das Verkehrsverhalten ändert sich, vor allem der Fahrradverkehr hat drastisch zugenommen. Der Straßenraum wird viel intensiver genutzt als früher. Auch der private Autoverkehr wird nicht so bleiben wie er ist. Doch alle heute sichtbaren Trends sind nicht naturwüchsig, sondern Ergebnis politischen Handelns und des Einsatzes öffentlicher Ressourcen. Das war schon bei der autogerechten Stadt so. Wenn heute ein fahrradfreundlicheres oder ein fußgängerfreundlicheres Ambiente bereit gestellt wird, dann wird sich der Fahrradverkehr oder der Fußgängerverkehr anders entwickeln als ohne gestalterische Veränderungen. Es gibt aber noch einen anderen Aspekt, der in diesem Kontext angesprochen werden muss: Anders als vor 50 Jahren sind heute die Innenstädte wieder beliebt, ja beliebter denn je. Dort konzentrieren sich soziale Gruppen, die auch durchsetzungsstark sind, die sich mehr und mehr dagegen wehren, dass ihr Quartier zu einer Transitzone für Autofahrer degradiert ist.

### **Plädoyer für einen reflexiven Abschied von der autogerechten Stadt**

Vor diesem Hintergrund ist klar, dass es immer auch um Interessen geht, die nicht ohne weiteres vereinbar sind. Dass jede Veränderung am konkreten Ort Veränderungen an anderen Orten auslöst und umgekehrt. Der notwendige Streit um eine bessere Stadt der Zukunft muss aber kein Hauen und Stechen werden. Die Abkehr von der autogerechten Stadt erfordert Augenmaß, die Minimierung von Nachteilen, einen gerechten Ausgleich zwischen den unterschiedlichen Interessen in der gesamten Stadtregion, zwischen Durchgangsverkehr und lokalem Fußgängerverkehr. Weniger autogerecht heißt nicht ohne Autos. Es gilt also, einen reflexiven, nicht einen engstirnigen Prozess der Abkehr von der autogerechten Stadtregion in die Wege zu leiten. Einen Prozess, der immer wieder erörtert und nachjustiert werden muss. Lärmende und stinkende Autopisten haben vormals attraktive Geschäfts- und Wohnlagen radikal entwertet, haben geschaffenen Reichtum vernichtet, vorübergehend vernichtet. Das hat früher weder die verantwortlichen Verkehrsplaner noch die Autofahrer gestört, wahrscheinlich haben sie es gar nicht bemerkt. Umgekehrt gilt aber auch: Durch neu gestaltete, auch für Fußgänger attraktive öffentliche Räume können die Hauptstraßen unserer Stadt wieder attraktiv werden.

Ich bin überzeugt, dass der Abschied von der autogerechten Stadt nicht nur ohne Alternative ist, sondern dass er auch zu einer besseren Stadt führt, dass die Vorteile die Nachteile überwiegen werden. Das kann aber nur ein schrittweiser Abschied sein, der kurz-, mittel- und langfristige Schritte vorbereitet und umsetzt. Und zwar nicht am Schreibtisch einiger weniger, sondern in einem transparenten öffentlichen Verfahren. Eine Zukunftswerkstatt ist dafür ein geeigneter Auftakt. Ein Auftakt, dem weitere Schritte folgen müssen. Dass dieses Verfahren durch die Unterstützung des Bezirks erst ermöglicht wurde, ist ermutigend. Ebenfalls ermutigend ist die Teilnahme von Politikern und Verwaltungsleuten an dieser Zukunftswerkstatt. Nur zusammen, jenseits des Parteienstreits, lässt sich die gewaltigste stadtentwicklungspolitische Aufgabe der Zukunft meistern, der Abschied von der autogerechten Stadtregion.

*Rechte Seite:* In Kopenhagen gelang es in der Vester Voldgade, durch einfache Maßnahmen die Aufenthaltsqualität deutlich zu steigern. Autos fahren im Schatten, für Fußgänger gibt es auf der Sonnenseite Sitzgelegenheiten und Tischtennisplatten (2013).  
av: Cordelia Polinna

# Bundesplatz – Vorzeigeprojekt für den Rückbau der autogerechten Stadt

Cordelia Polinna  
*Polinna Hauck Landscape + Urbanism*



Die städtebauliche Neudefinition von Bundesplatz und Bundesallee ist eine Chance, die sich der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf und die Stadt Berlin nicht entgehen lassen sollten! Die wichtige Achse und die angrenzenden Quartiere haben das Potenzial, sich zu einem Modellprojekt für den nachhaltigen Umbau der autogerechten Stadt mit überregionalem Referenzcharakter zu entwickeln.

Wie kaum ein anderes innerstädtisches Gebiet in Berlin sind Bundesplatz und Bundesallee Zeugnisse des autogerechten Umbaus der Stadt, der in den mit üppigen Subventionen ausgestatteten Nachkriegsjahrzehnten geplant und realisiert wurde. So wurde nicht nur die Bundesallee mit den aufgeweiteten Fahrspuren, den gigantischen Flächen für parkende Autos auf dem Mittelstreifen und natürlich mit den beiden Autotunneln samt Auffahrten radikal umgestaltet. Auch die in Ost-West-Richtung querende Autobahn schlug in den 1960er und 1970er Jahren eine Bresche in ein weitgehend intaktes Stadtquartier. Hinzu kamen Bauten rechts und links der Bundesallee,

die sich in ihrer Gestaltung ebenfalls am Leitbild der autogerechten Stadt orientieren und diesem dienend untergeordnet sind: Die Bürogebäude der Sparkasse an der Ecke Badensche Straße etwa, mit Erdgeschosszonen, die für Fußgänger nicht interessant sind. Oder das in der Straßenflucht zurückgesetzte Seniorenwohnheim nördlich des Volksparks, ja sogar die Brücke, die die beiden Seiten des Volksparks miteinander verbindet. All diese Relikte des autogerechten Städtebaus werden heute als wenig attraktiv, wenn nicht gar als belastend wahrgenommen.

Der Umbau der Relikte der autogerechten Stadt in der Innenstadt und in der Außenstadt wird, ja muss sich in den kommenden Jahren zu einem zentralen Thema des Städtebaus in Berlin entwickeln. Wie diese städtebaulichen Strukturen umgestaltet und umgenutzt werden können, so dass sie zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung beitragen und einen nachhaltigen, ressourcensparenden Lebensstil in der Stadt ermöglichen, ist eine Frage, die anhand konkreter Orte und Projekte



In Kopenhagen wurde eine aus Süden in die Stadt führende Radiale zum Sønder Boulevard umgestaltet: Grün- und Spielflächen bilden eine vielfältig nutzbare Mittelachse. Die Anzahl der Spuren für den Autoverkehr wurde reduziert, ein breiter Radweg wurde angelegt (2013).

Fotos: Cordelia Polinna



beantwortet werden muss.

Das Gebiet Bundesplatz/Bundesallee ist in ganz besonderer Weise geeignet, einen Rückbau der verkehrlichen Anlagen sowie eine städtebauliche Neudefinition mit hoher Priorität voranzutreiben. Dafür spricht zuerst die höchst aktive und äußerst professionell agierende Bürgerinitiative Bundesplatz e.V., durch deren Engagement das Thema und die dramatische Situation am Bundesplatz überhaupt erst an die Öffentlichkeit gelangt ist. Hinzu kommt, dass der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf sowie die in der Bezirksverordnetenversammlung vertretenen Parteien den Wunsch einer Umgestaltung teilen und sich bereits in erheblichem Umfang engagiert haben.

Aber auch die Bedeutung des Gebietes innerhalb Berlins spricht dafür, die Ideen weiterzuentwickeln: Die Bundesallee ist eine wichtige Verbindungsachse zwischen City West und dem Zentrum von Steglitz sowie dem gesamten Südwesten Berlins bis hin nach Potsdam. Sie verknüpft prosperierende Stadtteile miteinander und kann sich auch aufgrund der hervorragenden Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr zu einer bedeutenden Entwicklungsachse entwickeln. Entlang der Straße gibt es durchaus Flächenpotenziale, die neu definiert und aktiviert werden können, wodurch die städtebauliche Attraktivität der Straße gesteigert und Nutzungsdefizite ausgeglichen werden könnten. Am Bundesplatz spitzen sich zudem die städtebaulichen Probleme, die der autogerechte Städtebau in innerstädtischen Lagen mit sich bringt, besonders zu: Tunnel mit langen Rampen, die Barrieren bilden, unüberwindbare Zäune und Leitplanken, gigantische Verkehrsflächen, dunkle Flächen und Wege unter der aufgeständerten Autobahn, etc. Gestalterische und funktionale Herausforderungen finden sich hier in einer sonst kaum anzutreffenden Ballung, der Handlungsbedarf erschließt sich sehr schnell. Mit einem klugen Konzept, das Verkehrsplanung und Städtebau integriert betrachtet und gemeinsam von Planern, Verwaltung

und Anwohnern erarbeitet wird, hätten Bundesplatz und Bundesallee die Chance, sich zu einem Vorzeigeprojekt für den Rückbau der autogerechten Stadt und für nachhaltige Mobilität zu entwickeln.

### Good to grow – ready to go

In der städtebaulichen Debatte in London – die ebenfalls von knappen öffentlichen Ressourcen gekennzeichnet ist – werden Gebiete, für die städtebaulicher Handlungsbedarf besteht, ein Entwicklungspotenzial absehbar ist und die zugleich über aktive Akteure vor Ort verfügen, die die Entwicklung vorantreiben und steuern wollen, als „good to grow – ready to go“ bezeichnet. Bundesplatz und Bundesallee können mit gutem Gewissen in diese Kategorie eingeordnet werden. Doch was ist zu tun? Bei der Konzeption geeigneter Maßnahmen, die zeitlich gestaffelt durchgeführt werden könnten, lohnt der Blick ins europäische Ausland, in Städte wie Kopenhagen oder London, die sich dem Thema des Rückbaus der autogerechten Stadt schon in größerem Umfang verschrieben haben, als Berlin.

### 1. Temporäre Maßnahmen zum Testen von Ideen

Ein wichtiger Aspekt der Umgestaltung des Acton Town Square an der Uxbridge Road im Westen Londons durch EAST Architects war es, bei den Anwohnern erst einmal Antworten auf die Frage zu entwickeln, was ein an einer Hauptverkehrsstraße liegender öffentlicher Raum bedeutet und wozu er genutzt werden könnte. So wurden zunächst temporäre, „minimalinvasive“ Maßnahmen umgesetzt, die neue Nutzungen wie Märkte oder Veranstaltungen ermöglichten. Diese neuen Nutzungen wurden von der lokalen Community schnell als sehr positiv wahrgenommen und sie begann, die bestehende Aufteilung des Straßenraumes in Flächen für Autos (große Anteile) und Fußgänger (kleine Anteile) in Frage zu stellen. Daraufhin forderte



die Community radikalere und umfassendere Verbesserungen der Räume, so dass die zweite Phase der Umgestaltung mit aufwendigeren baulichen Maßnahmen konzipiert werden konnte.

Temporäre Maßnahmen könnten auch in der Bundesallee und am Bundesplatz genutzt werden, um zu überprüfen, wie sich eine Schließung der Tunnel auf den Verkehr auswirken würde, ob eine ebenerdige Quermöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer auf Höhe des Volksparks neue Qualitäten schaffen könnte, wie Fußgängerüberwege auf Höhe der Mainzer Straße/Tübinger Straße wirken würden. Auch in New York haben temporäre Maßnahmen schon in vielfältiger Weise dazu beigetragen, den Nutzern die Potenziale von Orten nahe zu bringen, überhaupt erst einmal aufzuzeigen, welche Qualitäten die Flächen mit weniger Autoverkehr entwickeln können. Für die Planer bieten temporäre Maßnahmen die Möglichkeit, ihre Entwürfe im Maßstab 1:1 kostengünstig zu überprüfen. So wurden in Leipzig entlang der 2012 verkehrsberuhigten Magistrale Georg-Schumann-Straße die Spuren reduziert und Radstreifen zunächst temporär markiert, um zu testen, ob die neue Verkehrsführung funktioniert und ob das Angebot angenommen wird.

## **2. Tunnel zu Parkhäusern – der Bundesplatz als Park & Ride Hub**

Um die parkenden Autos aus dem öffentlichen Raum zu entfernen, sollte eine Nachnutzung der Tunnel als kostenpflichtige Tiefgarage geprüft werden. Dadurch sollte es möglich werden, die Rampen deutlich zu verkleinern oder sogar zu entfernen, wodurch die Barrierewirkung vermindert oder entfernt würde. Gleichzeitig könnten die unterirdischen Flächenpotenziale weiterhin genutzt werden, ein sinnloses „Zuschütten“ könnte vermieden werden. Die hervorragende Anbindung des Bundesplatzes an den öffentlichen Nahverkehr würde zum Erfolg des Park & Ride Hub zweifellos beitragen. Auch die Flächen unter der aufgeständerten Autobahn- und S-Bahntrasse könnten z.B. in Form von Fahrradparkhäusern dazu dienen, den Bundesplatz in einen Knotenpunkt für nachhaltige Mobilität zu verwandeln.

## **3. Rückbau der Verkehrsflächen – die Bundesallee als Boulevard**

Mittelfristiges Ziel von Bürgerinitiative und Bezirk sollte eine Umgestaltung von Bundesplatz und Bundesallee sein, die mit der Dominanz des Autoverkehrs bricht. Dass eine solche Umgestaltung im Bereich des Möglichen ist, zeigt u.a. das Beispiel des Sønder Boulevard im Kopenhagener Stadtteil Vesterbro. Der Boulevard war einst eine stark befahrende Einfallstraße, die durch einen dicht bebauten Stadtteil verlief. Der Mittelstreifen wurde über viele Jahrzehnte in erste Linie als Hundenauslaufgebiet genutzt. Im Rahmen eines intensiven Planungsprozesses wurde durch das Büro SLA gemeinsam mit Anwohnern ein neues Konzept für die Straße entwickelt, das neben einer Verkehrsberuhigung und der Erweiterung der Fahrradwege auch ein vielfältiges Nutzungskonzept für den verbreiterten Mittelstreifen vorsah. Dort gibt es seit 2009 zahlreiche Nutzungsfelder, die anspruchsvoll bepflanzt sind, als Spiel- oder Sportplatz (Tischtennis, Skateboard fahren, Basketball) dienen, Sitzmöglichkeiten bieten etc.

Der Charakter der Straße konnte von einem Transitraum in einen Aufenthaltsraum verwandelt werden.

Im Gebiet Bundesplatz und Bundesallee könnten mittelfristig auch die Seitenstraßen und Autobahnzubringer im Sinne der Förderung postfossiler Mobilitätsformen zurückgebaut werden. Die Temporeduzierung des Autoverkehrs ist eine grundlegende Voraussetzung für den Rückbau. Als Referenz kann die Umgestaltung der Straße Vester Voldgade im Zentrum Kopenhagens nach Plänen von COBE dienen, die bis 2013 umgesetzt wurde. Die Flächen für Verkehr und für parkende Autos wurden hier ebenfalls deutlich reduziert, so dass mehr Platz für Fahrradwege sowie für zusätzliche Nutzungen im öffentlichen Raum geschaffen werden konnte. Vor einer Schule wurden Tischtennisplatten und Sitzmöglichkeiten aufgestellt. Dabei wurde der Querschnitt der Straße so verschoben, dass vor allem die Sonnenseite von der Aufweitung der Gehsteige profitiert und dort angesiedelte Cafés ausreichend Platz haben, Tische und Stühle vor die Tür zu stellen.

## **4. Städtebauliches Konzept für die untergenutzten Flächen entlang der Bundesallee**

Entlang der Bundesallee gibt es einige Flächen und Gebäude, deren Neugestaltung und Nachverdichtung dazu beitragen könnte, den autobahnartigen Charakter der Straße zu mindern. Flachbauten, Parkplätze oder Tankstellen gehören zu idealen Räumen, die einen Teil des prognostizierten Wachstums Berlins im innerstädtischen Bestand aufnehmen könnten. Neue Wohn- und Geschäftshäuser würden dazu beitragen, die Stadtstruktur „kompakter“ und urbaner werden zu lassen – ein planerisch sehr sinnvoller Ansatz in diesen hervorragend an den öffentlichen Nahverkehr angebotenen Lagen, die gleichzeitig durch den Volkspark Wilmersdorf gut mit Grünflächen versorgt sind. Sinnvoll erscheint beispielsweise eine Umgestaltung des Flachbaus der Berliner Sparkasse und an der Bundesallee/Badensche Straße, auch der sich an der Ecke befindende Parkplatz sowie die Pflanztröge sollten zur Disposition gestellt werden. Um die Nachverdichtungspotenziale im Quartier auszuloten, sollte ein städtebauliches Konzept erstellt werden.

## **5. Maßnahmen zur Aktivierung und Unterstützung der Erdgeschosszonen**

Im Zuge der Verkehrsberuhigung von Bundesallee und den Zubringern zu Autobahn sollten in diesen Straßen Maßnahmen zur Förderung von Einzelhandel und Gastronomie in den Erdgeschossen angestoßen werden. In London wurden diese oft kleinen Unternehmen als wichtige Arbeitgeber, aber auch als äußerst bedeutend für die Identität und Aufenthaltsqualität der Quartiere identifiziert. Programme wurden gestartet, die vor allem unabhängige, inhaberführte Einzelhändler unterstützen und ihre Wettbewerbsfähigkeit gegenüber Filialisten und Einkaufszentren stärken. Leerstehende Ladenlokale wurden zu geringen Kosten an lokale Initiativen oder Künstler vergeben, um „tote“ Zonen zu vermeiden. Vergleichbare Maßnahmen könnten auch die Bundesallee beleben und die Gewerbetreibenden fördern, die jahrelang unter dem starken Verkehr und der Barrierewirkung der Tunnelleinfahrten gelitten haben.



selakteuren. Positiv auf die rapide Bildung des Netzwerkes hat sich ausgewirkt, dass die Initiative nicht nur Partikularinteressen von lärmbelästigten AnwohnerInnen vertritt, sondern den Umbau der autogerechten Stadt an einem Ort zum Thema macht, mit dem weit- aus mehr Menschen als die unmittelbar Betroffenen etwas anfangen können. Eine strategische Erweiterung des Netzwerkes in Richtung Friedrich-Wilhelm-Platz bietet sich in doppelter Hinsicht an. Die gerade im Aufbau befindliche Initiative um den Friedrich-Wilhelm-Platz setzt sich mit ähnlichen Themen auseinander. Eine enge Kooperation oder gar Zusammenschluss würde noch mehr politisches Gewicht schaffen und neue Handlungsoptionen eröffnen. Darüber hinaus eröffnet die Einbeziehung des Friedrich-Wilhelm-Platz auch stadträumlich neue Perspektiven. Verkehr muss in größeren Verbindungen gedacht werden. Vom Volkspark bis zur Kirche zum Guten Hirten am Friedrich-Wilhelm-Platz spannt sich ein Raum auf, der in Sequenzen und Querverbindungen gedacht vielfältige Anknüpfungspunkte für eine Verbesserung der Lebensqualität aller benachbarten Quartiere liefert.

### **Niederschwellige Anknüpfungspunkte schaffen**

Die Zukunftswerkstatt hat gezeigt, dass Verkehr und Straßenräume nur bedingt etwas mit der Fachplanung von Straßenquerschnitten und Belastungsklassen zu tun haben. Aus dem alltäglichen „Gebrauch“ der Straße ergeben sich ad hoc eine Reihe von Vorschlägen, wie sich Wohlbefinden, Bewegungsfreiheit, Aufenthaltsqualität und Austausch aus Perspektive von Fußgängern verbessern lassen. Gleichzeitig ist die Ohnmacht vor den gebauten Tatsachen der autogerechten Stadt noch immer sehr groß. Für die Bundesplatz Initiative gilt es in Zukunft, niederschwellige Angebote für die Menschen um Bundes- und Friedrich-Wilhelm-Platz zu schaffen, sich selbst zu engagieren und einzubringen. Diskussionsformate wie die Zukunftswerkstatt sind eine Möglichkeit. Bewährt haben sich auch Aktionsformate, temporäre oder dauerhafte Ausnahmezustände, die zeigen, dass man mit wenig Mitteln einen monofunktional genutzten Raum für neue Handlungsoptionen öffnen kann.

### **Fest als Test**

Die Idee eines Straßenfestes vom Volkspark bis zum Friedrich-Wilhelm-Platz entpuppte sich auf der Zukunftswerkstatt als „heißes Eisen“. Die Aussicht auf eine zweitägige Sperrung der Bundesallee für den Autoverkehr und für ein Fest setzt ungeahnte Energien frei. Nicht nur, weil sich viele Menschen um den Bundesplatz zum ersten Mal an einem unmittelbaren, aber bisher unzugänglichen Ort treffen und feiern können, sondern vor allem auch, weil Situationen 1:1 getestet werden können, die bei „laufendem Betrieb“ nicht möglich sind: beispielsweise die Querung der Bundesallee durch eine temporäre Brücke über die Tunnelrampe, die Nutzung des Tunnels oder auch der erweiterten oberirdischen öffentlichen Räume. Ein Bundesallee-fest wäre auch ein Test für den Willen der Stadtgesellschaft, die autogerechte Stadt umzubauen. Welche stadtweite Signalwirkung hätte das Fest, würden vielleicht an anderen Orten ähnliche Initiativen angestoßen werden? Welche Impulse werden von der Politik aufgenommen?

Wichtig ist, die Aktion als Straßenfest nicht auf den Veranstaltungsseiten der Stadtmagazine versickern zu lassen, sondern das Fest zu einem Katalysator für den Ausbau von Netzwerken und Akzeptanz, für Impulse in die Politik und für konkrete nächste Umbauschritte zu machen.

### **Menschengerechter Masterplan**

Einen menschengerechten Masterplan gibt es noch nicht. Dahinter steckt die Idee einer nutzergetragenen Stadtentwicklung, die Planung und Engagement in Projekten miteinander verbindet. Der Masterplan für die Bundesallee sollte nicht nur Planwerk für den Umbau der Verkehrsinfrastrukturen sein. Er müsste dynamisch ausgerichtet sein, die einzelnen Planungs- und Umsetzungsschritte zeitlich differenziert darstellen und vor allem die Aktionen der Initiative wie Zukunftswerkstätten, Straßenfeste und Raumanweisungen einbeziehen. Für den Masterplan könnte die Initiative eine Art Barometer sein. Sie gibt an, wo Prioritäten der Planung liegen müssen, wie hoch die Akzeptanz ist, wie Eingriffe für eine Verbesserung gestaltet sein müssten. Das ersetzt keine Fachplanung, macht die Planung aber menschengerechter. Für die Initiative könnte der Masterplan zur eigenen Roadmap werden. Sie erhält einen Überblick über den Gesamttraum und potenzielle Handlungsfelder, realistische Zeiträume für die Umsetzung von Maßnahmen und sie kann mit ihren Aktionen darauf reagieren.

# Städte für Menschen

Julie Köpper  
Gehl Architects



Der New Yorker Times Square (*linke Seite*) und Herald Square (*rechte Seite*), jeweils vor und nach der Umgestaltung durch Gehl Architects. In einer Nacht wurden die Straßen gestrichen, Möbel aufgestellt und die Straßen dauerhaft für den Verkehr gesperrt.

Foto: Gehl Architects



## Die Werkstatt

Die Zukunftswerkstatt war sehr gut aufgebaut und sehr strukturiert, es bestand eine gute Mischung aus Input und Unterstützung durch Experten und eigenem Anteil durch die Mitglieder der Bürgerinitiative und andere BesucherInnen, in Form von Arbeitsgruppen. Für den Rahmen des Workshops war ein klares Ziel formuliert, welches am Ende des Wochenendes erreicht sein sollte: die Skizze eines Plans der die Forderungen, Ziele und Lösungsvorschläge der Bürgerinitiative zum Bundesplatz enthalten sollte und als Arbeitsgrundlage für die weitere Kommunikation mit dem Berliner Senat dienen soll.

Die umfangreichen Problemstellungen, die sich aus der Situation des Bundesplatzes und der Bundesallee ergeben, waren bereits in der vorigen Werkstatt analysiert worden und wurden nun in Teilbereiche unterteilt, um die Probleme in ihren Einzelheiten bearbeiten zu können und in Interessengruppen konkrete Lösungsvorschläge und Strategien zu formulieren. So sollten kurzfristige und langfristige Ziele für die unterschiedlichen Konfliktstellen als Ergebnis des Workshops erarbeitet werden. Positiv aufgefallen ist mir die gute Organisation und Struktur des Workshops und das große Engagement der Mitglieder der Bürgerinitiative.

## Orte durch einen menschenorientierten Prozess verändern

Der im Rahmen der Zukunftswerkstatt gezeigte Vortrag von Gehl Architects stellt den grundsätzlichen Handlungsansatz des Büros vor: einer Planung, die sich an den Menschen in der Stadt und ihren Bedürfnissen hinsichtlich des städtischen Raums orientiert. Drei Beispielprojekte veranschaulichen wie Stadtbewohner auf sehr unterschiedliche Weise in Planungsprozesse einbezogen werden können und wie auf verschiedene Arten qualifizierte Planungsgrundlagen erarbeitet werden können.

Im ersten Beispiel, welches die Veränderung der Kopenhagener Innenstadt von einer autogerechten Stadt der 1960er Jahre hin zu einer lebendigen, „menschenfreundlichen Stadt“ darstellt, wurden die BewohnerInnen und StadtnutzerInnen ohne eine aktive „Befragung“,



sondern durch Zählungen und Beobachtungen berücksichtigt. Diese „Public Life Public Space“-Studien dienen bei zahlreichen Projekten von Gehl Architects als Planungsgrundlage und beinhalten Zählungen zu Passanten – und Radfahrerfrequenzen, Aufenthaltsaktivitäten und Aufenthaltsorten der StadtnutzerInnen. Sie dienen als Werkzeug um die Funktionalität und Nutzung öffentlicher Räume messbar zu machen.

Das Beispiel von Christchurch zeigt den Wiederaufbauprozess des Stadtzentrums nach der Zerstörung durch ein Erdbeben Anfang 2011 unter Beteiligung der BewohnerInnen. Ein wichtiger Aspekt der Vorgehensweise war den Menschen zuzuhören und sie auf der Suche nach Visionen für ein neues, sicheres Christchurch zu unterstützen und begleiten. Die BewohnerInnen wurden in einer „share-an-idea“-Phase dazu aufgefordert, über Internet und Zettelwände ihre Wünsche zu äußern. Aus den Wünschen der Einwohner wurden durch ein ExpertInnenteam Schlüsselfaktoren herausgearbeitet, die als Grundlage für einen Wiederaufbauplan dienen. Ein weiteres Beispiel ist die Umgestaltung des Times Square in New York. Es zeigt exemplarisch, wie Verkehrsflächen in urbane Aufenthaltsräume umgewandelt wurden und so mit einfachen Mitteln große Veränderungen erreicht werden können. In einer prozessorientierten Arbeitsweise (test & improve) wurden Lösungsvorschläge temporär umgesetzt und in den darauffolgenden Wochen den Bedürfnissen der NutzerInnen entsprechend angepasst.

### Handlungsempfehlungen für den Bundesplatz

Insbesondere das Beispielprojekt von der Umgestaltung des Times Square könnte für den weiteren Prozess des Bundesplatzes als Vorbild dienen. So könnten etwa verschiedene Szenarien kurzzeitig im Hinblick auf ihre Attraktivität für FußgängerInnen und RadfahrerInnen und auf die Auswirkungen auf den Autoverkehr getestet werden. Die bereits auf dem Workshop angedeutete Strategie, mit kurzfristigen, öffentlichkeitswirksamen Aktionen (etwa Bundesplatzfest) auf die bestehende Problematik aufmerksam zu machen und gleichzeitig durch die Aktionen eine Vision für eine veränderte

Platzsituation aufzuzeigen, halte ich für sehr sinnvoll. Gleichzeitig bietet es die Möglichkeit, viele Menschen, andere AnwohnerInnen etc. mit einzubeziehen.

Für die langfristigen Ziele, bei denen eine Zusammenarbeit mit der Stadt Berlin angestrebt wird, sollten verschiedene Szenarien für den Bundesplatz bzw. die Bundesallee benannt werden. Dazu könnten die Ziele zeitlich und qualitativ gestaffelt werden, etwa in gute Lösungen, die auf die dringlichsten Problempunkte eingehen, bessere und optimale Lösungsszenarien, die alle Veränderungswünsche der Bürgerinitiative berücksichtigen und ein langfristiges Planungsziel darstellen. So könnte die Umsetzung von grundlegenden und kostengünstigen Maßnahmen wie etwa Tempo 30 am Bundesplatz zeitnah ermöglicht werden, um dann in weiteren Schritten optimale Lösungen wie einen shared-space oder später sogar die Schließung bzw. Umnutzung des Tunnels zu realisieren. In einigen der auf der Zukunftswerkstatt gesammelten Ideen werden die Störfaktoren bereits in Potenziale umgedeutet, wie bspw. die Tatsache, dass der Bundesplatz als Verkehrsknotenpunkt auch einen Teil seiner Attraktivität zieht. In der weiteren Erarbeitung von Lösungsansätzen gilt es diese Ideen weiterzuentwickeln, wie etwa die Umnutzung der Autobahnunterführung oder die Einrichtung von Bike- und Carsharing-Stationen.

Insgesamt war die Teilnahme an der Zukunftswerkstatt für mich als Planerin eine sehr bereichernde Erfahrung.

# DU schaff(s)t Platz

Beatrice Kamper

Leiterin der Abteilung Stadtplanung, Duisburg



© Dirk Rose, Planersocietät

Straßen bilden Zäsuren, die besonders in Stadtteilzentren urbane Lebensräume zerteilen. Duisburg hat einen Wandel eingeleitet: Aus autodominierten öffentlichen Räumen werden gemeinsam genutzte städtische Bereiche, die ein hohes Maß an Gleichberechtigung in der Nutzung ermöglichen. Der Stadtraum wird neu erlebbar und erhält eine neue, lebenswerte Qualität.

Dieses Ziel verfolgt auch die Initiative Bundesplatz. Nicht länger möchte sie die trennende Wirkung und den Lärm der Bundesallee inmitten ihres Stadtteils tolerieren. Die umgestalteten Stadträume in Duisburg zeigen, wenn Politik und Bürgerschaft Veränderung wünschen, Alternativen im Straßennetz vorhanden sind, der Raum sich inmitten eines Stadtteiles befindet und es Bezüge zwischen den durch den Verkehr getrennten Stadträumen gibt (Querungsbedürfnis), dass mit Hilfe einer Verstärkung des Verkehrs, Aufhebung einer klaren Trennung zwischen motorisiertem Verkehr, Radfahrern und Fußgängern und einer Temporeduzierung Lärm gemindert und Aufenthaltsqualität zurück gewonnen werden können.

Im Jahre 2007 wurde das Platzensemble Opernplatz, König-Heinrich-Platz und Königstraße in Duisburg mit den zentralen Nutzungen CityPalais/Mercatorhalle, Forum, Landgericht, Liebfrauenkirche, Oper, Stadthaus und Steigenberger Hotel sowie einem Verkehrsaufkommen von ursprünglich 18.000 Fahrzeugen täglich zum gemeinschaftlich genutzten Platzbereich nach dem „Shared Space Prinzip“ umgestaltet.

Der Opernplatz in Duisburg wurde so gebautes Vorbild für eine integrierte Platzgestaltung und damit fachliches wie gesellschaftspolitisches Ziel für zentrale Orte unterschiedlichster Kategorien im Stadtgebiet von Duisburg.

Es liegt nahe, die Eignung von Stadt- bzw. Straßenräumen für den Umbau nach dem „Shared Space-Prinzip“ sowohl als verkehrliche Lösung als auch zur Förderung der Akzeptanz und Identifikation genau zu untersuchen und eigene Gestaltungsgrundsätze (Wiedererkennung im Stadtgebiet fördern) zu entwickeln. Nach 2007 wurden im Rahmen des Konjunkturpakets II noch 5 weitere Stadträume entsprechend umgestaltet. Die geeigneten Bereiche sind und bleiben „besondere“ Orte, die sich aus dem städtischen Kontext hervorheben.

Maßstab für die Umgestaltung ist der „nicht-motorisierte Mensch“. Wie selbstverständlich wird innerhalb der Platzräume und im Übergang zur Nachbarschaft eine barrierefreie Bewegung und Orientierung hergestellt. Die Platzbereiche werden von Einbauten und Hindernissen befreit sowie niveaugleich ausgebaut, wodurch die klassische Trennung zwischen Fahrbahn, Geh- und Radwegen aufgehoben wird. Zur besseren Orientierung wird in die Oberflächengestaltung ein Leitsystem aus taktilen Elementen integriert.

Neben der Verständlichkeit und Funktionalität kommt auch der Sicherheit eine große Bedeutung zu. Die Stadträume sind zum jetzigen Zeitpunkt als verkehrsberuhigte Bereiche mit dem Verkehrszeichen Nr. 325 ausgewiesen. Ob sich diese verkehrsrechtliche Anordnung in den Bereichen bewährt wird beobachtet und im Rahmen eines Verkehrsversuches der BASt (ein Institut des Bundesministeriums) ausgewertet. Somit sind zur Zeit alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt und dürfen sich untereinander weder gefährden noch behindern. Für alle Verkehrsteilnehmer gilt Schrittgeschwindigkeit.

Im Rahmen einer fortlaufenden Öffentlichkeitsarbeit werden die Umbauten intensiv begleitet. Im Vordergrund steht hierbei die Erläuterung der Funktion der neu geschaffenen Stadträume, in denen im Gegensatz zum Separationsprinzip gegenseitige Rücksichtnahme und Kommunikation der Akteure untereinander eingefordert werden und neue Verhaltensformen zu erlernen sind. Ziel ist es, die unterschiedlichen Akteure im urbanen Raum auf die neue Situation vorzubereiten, Ängste zu nehmen und Akzeptanz für die Planungen zu schaffen.

Die neue Konzeption bietet viel: eine Belebung des Geschäftsbetriebs, neue Flächen für die Außengastronomie, anspruchsvoll gestaltete Platzflächen, die zum Verweilen einladen, neue Spielräume, einen leichteren Zugang zum ÖPNV, gleichzeitig jedoch auch Raum für Parkplätze, einen fließenden Verkehr ohne Rückstaus, Lärminderung, mehr Bewegungsfreiheit und Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Wichtig für Gestaltungsprozesse dieser Art sind vor allem der Veränderungswunsch aus Bürgerschaft und Politik, eine realistische und greifbare Umsetzungsperspektive und die Bereitschaft der Verwaltung, die Bürgerschaft bei der Planung zu beteiligen bzw. diese zu integrieren.

# Verkehrliche Aspekte einer städtebaulichen Aufwertung

Horst Wohlfarth von Alm  
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und  
Umwelt, Abteilung VII

Die folgenden Abbildungen sind der Präsentation von Herrn Wohlfarth von Alm auf der Zukunftswerkstatt Bundesplatz entnommen. Er wies darauf hin, dass der Bundesplatz Bestandteil einer übergeordneten Straßenverbindung ist und eine hohe Verkehrsbelastung aufweist, jedoch kein großräumiger Durchgangsverkehr dominiert (Abb. 1). Die Gestaltung der Seitenräume für Rad- und Fußwege und der Zugang und die Gestaltung des Platzbereiches seien jedoch, auch aufgrund der Tunnelleinfahrten, sehr unbefriedigend. Gleichzeitig verdeutlichte Herr Wohlfarth von Alm, dass der Rückbau des Autotunnels wegen des angrenzenden U-Bahn-Tunnels technisch sehr aufwändig sei. Ein Rückbau des Tunnels wäre daher absehbar nicht umsetzbar. Bei einer angepassten, offenen Platzgestaltung und einem tatsächlichen Zuwachs von querenden Fußgängern (STVO §45) wären jedoch Zebrastreifen zur Verbesserung des Zugangs im nördlichen Platzbereich, sowie eine Senkung des Geschwindigkeitsniveaus auf 30 km/h denkbar (Abb. 3). Anschließend wagt Herr

Wohlfarth von Alm einen Blick in die Zukunft und zeigte Straßenquerschnitte, die aus Sicht der Senatsverwaltung und in Anbetracht der sinkenden Kfz-Zahlen (Abb. 2) möglich wären. Der erste Querschnitt bezieht sich auf die Bundesallee und zeigt die Möglichkeit einer Verschmälerung der Fahrbahn bei Reduzierung auf zwei pro Richtung plus einer Parkspur (Abb. 6). So könnte der jetzt zu schmale Mittelstreifen problemlos verbreitert und Radfahrstreifen anstelle der dritten Fahrspur eingefügt werden. Für den Querschnitt am Bundesplatz zeigte Herr Wohlfarth von Alm zwei Varianten auf - beide ohne Tunnel. Entweder könnten die Verkehrswege in die Mitte verlegt werden, was den Stadtraum in zwei sehr breite Flächen teilen würde. Oder die Fahrspuren, zwei Spuren je Richtung sowie eine zusätzliche Linksabbiegespur stadtauswärts plus Radfahrstreifen und Parkstreifen, könnten als Spangen entsprechend der heutigen Situation um einen durchgehenden Platz herumführen.



Abb. 1: Verkehrsspinne für den Bundesplatz. Diese zeigt die Verkehrsmengen und deren Ursprung bzw. Ziele im Stadtgebiet.

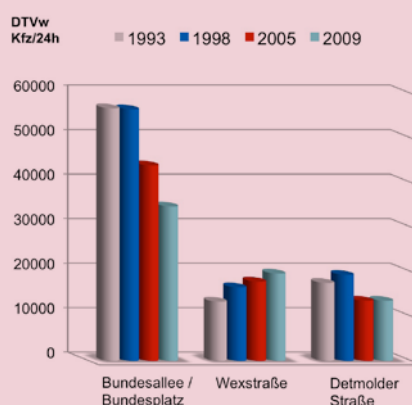


Abb. 2: Das Diagramm zeigt die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen (DTVw) im Vergleich der Jahre 1993, 1998, 2005 und 2009. Deutlich ablesbar ist die Abnahme der Kfz pro Tag entlang der Bundesallee von ca. 55 000 auf 32 000 und entlang der Detmolder Straße von 18 000 auf 12 000. Die Verkehrsmengen in der Wexstraße verzeichnen eine stetige Zunahme auf 18 000 Kfz.

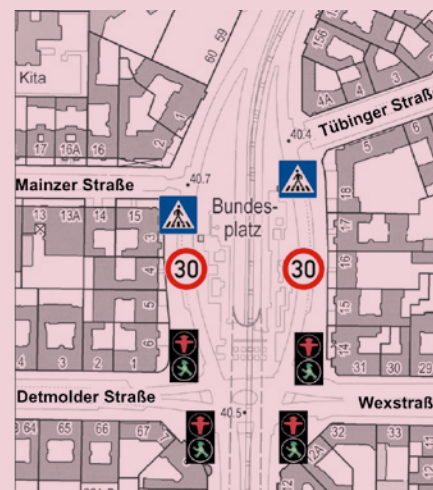


Abb. 3: Unter dem Titel: „Was ist möglich?“ werden Maßnahmen für eine Verbesserung des Zugangs für den nördlichen Platzbereich vorgeschlagen. Die Voraussetzung dafür ist eine offene Platzgestaltung, angepasste Wegebeziehungen und ein tatsächlicher Zuwachs von Fußgängern nach §45 der STVO.

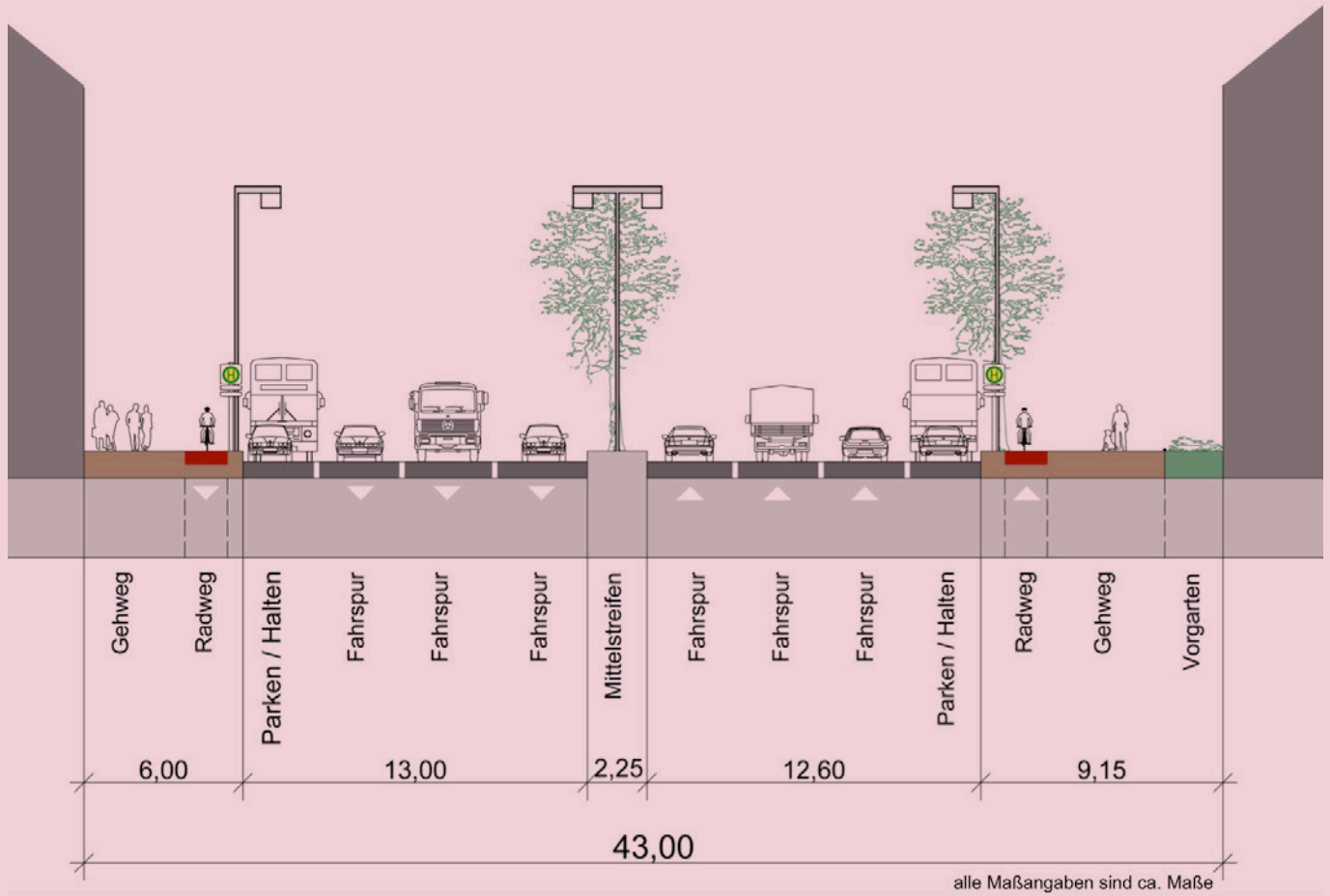


Abb. 4: Heutiger Querschnitt der Bundesallee nördlich des Bundesplatzes.

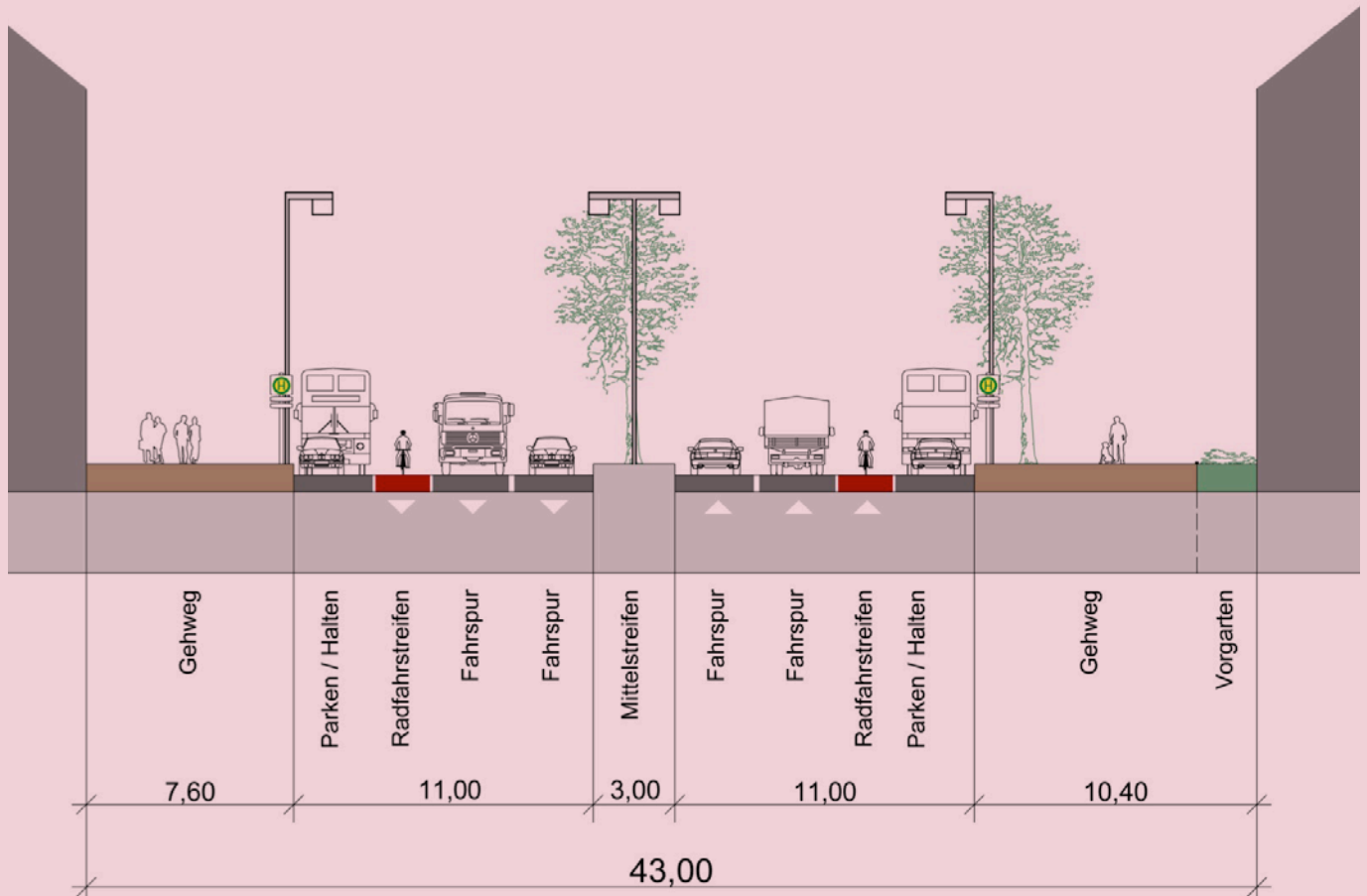


Abb. 5: Mögliche Variante eines angepassten Querschnittes der Bundesallee.



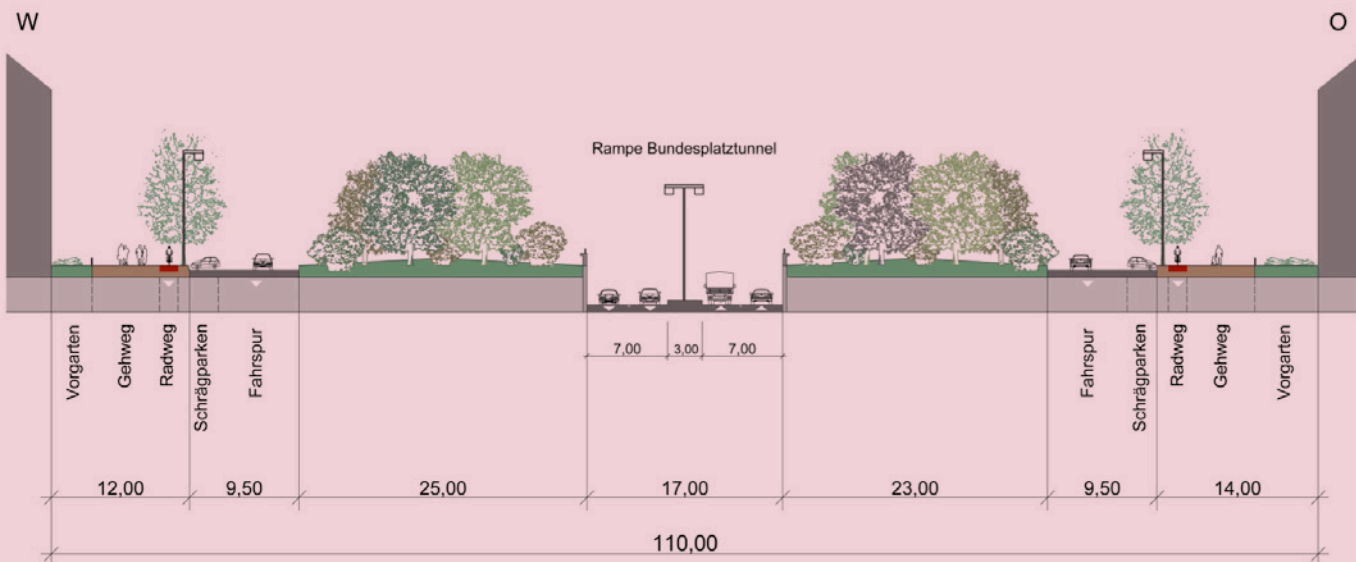


Abb. 6: Heutiger Querschnitt Bundesplatz

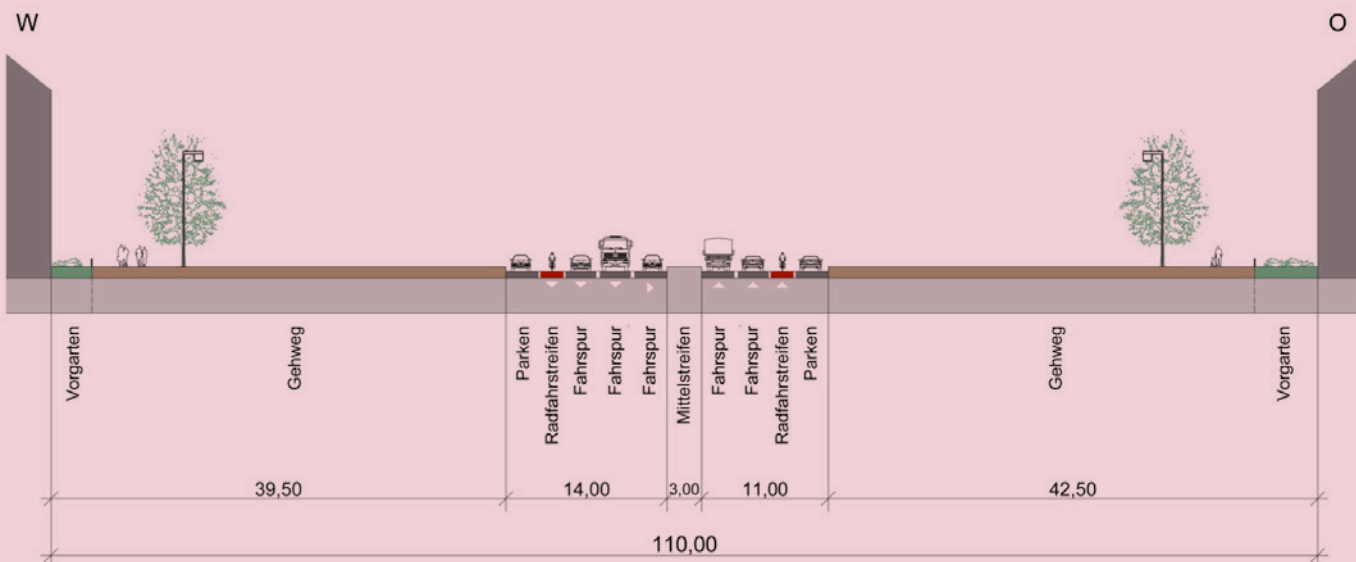


Abb. 7: Querschnitt Bundesplatz - mögliche Variante ohne Platzmitte

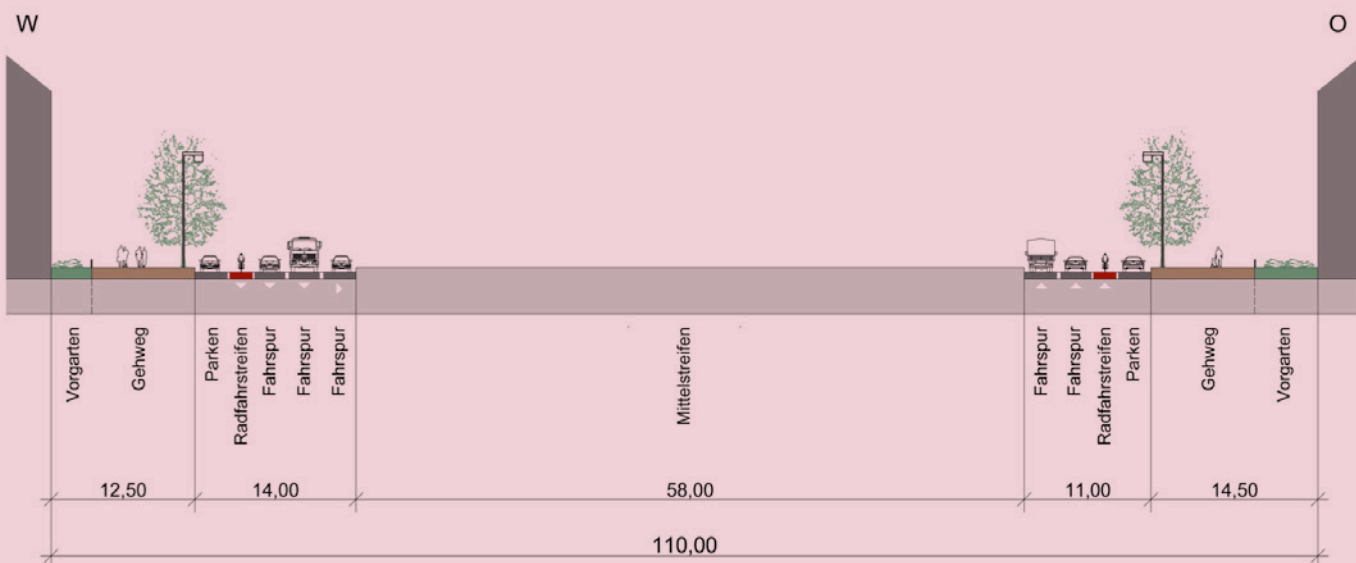
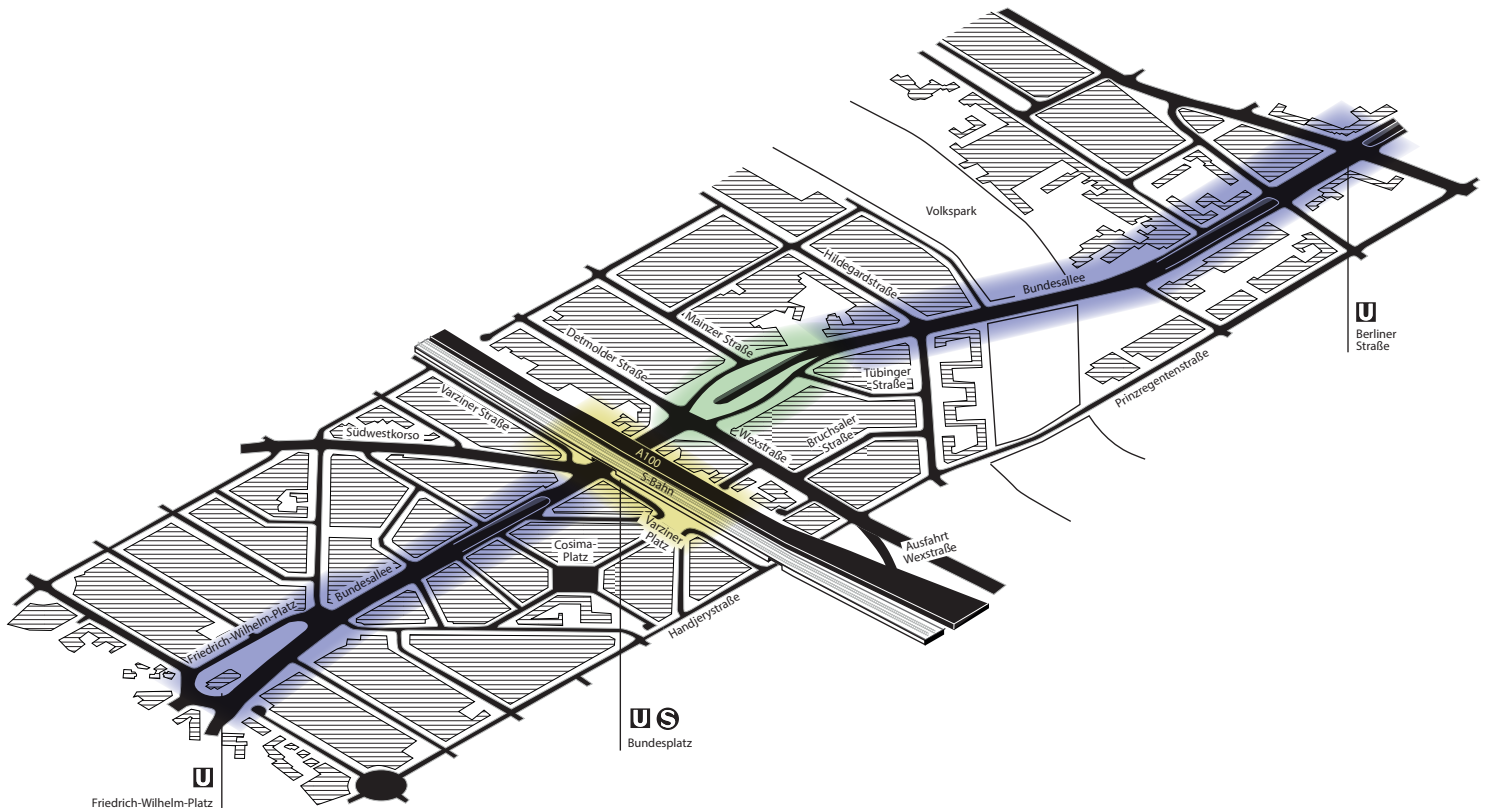


Abb. 8: Querschnitt Bundesplatz - mögliche Variante mit Platzmitte

alle Maßangaben sind ca. Maße

# Projekt-Index



## BUNDESALLEE

- 1 Volkspark-Fest
- 10 Volkspark verbinden
- 17 Parkraumbewirtschaftung
- 33 Bundesallee barrierefrei
- 34 Bundesallee aufräumen
- 35 Boulevard Bundesallee

## RAUM UNTER DER A100

- 2 Sommerkino unter der A100
- 8 Lichtkonzept
- 18 ÖPNV-Zugänge
- 27 Möglichkeitsraum A100 entdecken
- 28 Freizeitpark unter der A100
- 29 Lärmschutz A100

## BUNDESPLATZ

- 3 Glühwein-Stand
- 5 Temporäre Brücke
- 9 Zugänge zum Platz
- 11 Wochenmarkt
- 13 Bundesplatz-Fest
- 15 Installation im öff. Raum
- 21 Tunnel-Parkhaus
- 23 Shared Space
- 30 Bundesplatz öffnen
- 31 Bundesplatz beleben
- 32 Bundesplatz neu gestalten

## ÜBERGEORDNET

- 4 Zebrastreifen-Aktion
- 6 FußgängerInnen-Zählung
- 7 Geschwindigkeitsreduzierung
- 12 Informationstafeln/Lehrpfad
- 14 Kunstmeile
- 16 Fahrradwege
- 19 Modellprojekt
- 20 Bike-/Carsharing
- 22 Ausweichverkehr reduzieren
- 24 Leerstandsmanagement
- 25 Runder Tisch Gewerbe
- 26 Vernetzung der Initiative

# Arbeitsergebnisse

Im folgenden Abschnitt werden die konkreten Ideen, welche auf der Zukunftswerkstatt erarbeitet wurden, vorgestellt. Aus über 50 einzelnen Ideen wurden 35 konkrete Schritte zusammengefasst. Im Fahrplan am Ende dieser Dokumentation werden diese verschiedenen Themenclustern zugeordnet: Aufmerksamkeit schaffen, Stadträume öffnen und zurückerobern, Koalitionen erweitern, eine kulturelle Aktivierung des Quartieres vorantreiben oder den Rückbau der autogerechten Stadt forcieren. Wichtig war es, die gesamte Bandbreite von kurzfristigen Aktionen, die von der Initiative Bundesplatz e.V. selbst organisiert und durchgeführt werden können, über mittelfristige Konzepte, als Katalysatoren für die weitere Entwicklung, bis zu den langfristigen Visionen zu erarbeiten. Diese Zielvorstellungen und Anregungen müssen in den nächsten Schritten in einer engen Kooperation aus Bürgerinitiative, Experten, Planern, Verwaltung und weiteren Partnern konkretisiert und schrittweise umgesetzt werden.

1

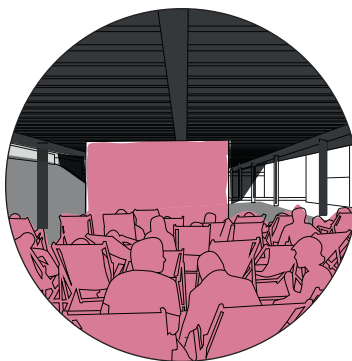
## Volkspark-Fest



(Teilweise) Straßensperrung der Bundesallee auf Höhe des Volksparks Wilmersdorf an einem Tag. Optische Weiterführung des Parks etwa durch das Auslegen von Rollrasen, auf dem etwa ein Picknick mit musikalischer Untermalung stattfinden kann. Abbau der sich auf dem Mittelstreifen befindlichen Drängelgitter. Ziel ist es, auf die fehlende ebenerdige Quermöglichkeit zwischen den beiden Parkteilen aufmerksam zu machen.

2

## Sommerkino unter der A100



Die Umgestaltung und Belegung des heutigen „Angstraums“ unter der Stadtautobahn ist ein vordringliches Anliegen der Anwohnerinnen und Anwohner. Als eine von mehreren Ideen wurde die Einrichtung eines Freiluftkinos eingebracht, um diesen sehr gut erreichbaren Ort durch eine öffentliche kulturelle Nutzung zu beleben. Das Kino macht sich die vorhandene Verschattung und Lärmbelastung des Ortes zu Nutze und zeigt so die Potenziale dieses spannenden Raumgefüges auf. Denkbar sind auch andere Nutzungen wie ein Club oder Konzerte.

3

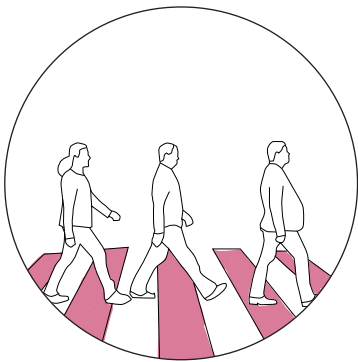
## Glühwein-Stand



Der „Glühwein-Stand“ steht stellvertretend für eine Vielzahl von möglichen Aktionen, die eine temporäre Belegung des Bundesplatzes erwirken und damit Aufmerksamkeit für die möglichen Qualitäten und Missstände erzeugen sollen. Gegen eine Spende wird etwa auf dem Platz Glühwein verkostet. Um zusätzliche Bewegung auf dem Platz zu generieren, könnten die Becher in den Spangen verteilt werden, der Glühwein wäre auf dem Platz erhältlich.

4

## Zebrastreifen Aktion



Initiierung eines Happenings: In einer Art Flashmob wird die häufig durch den Ausweichverkehr belastete Durlacher Straße durch FußgängerInnen zurückerobert. Möglich wird dies durch die plötzliche massenhafte Inanspruchnahme des vorhandenen Zebrastreifens durch PassantInnen. Die vermeintliche Abkürzung wird zum Gegenteil verkehrt. Mit ähnlichen Aktionen kann auf das Fehlen von Überquerungsmöglichkeiten der Spangen in Höhe Mainzer- und Tübinger Straße in das Grün aufmerksam gemacht werden. Aktionen wie diese können die Probleme des Quartiers aufzeigen und helfen, eine mediale Wahrnehmung zu erzeugen.

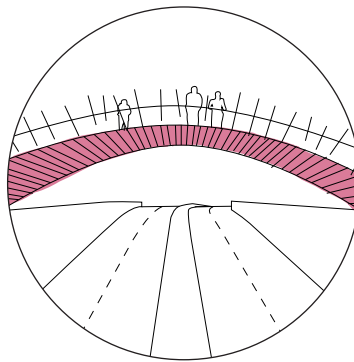
7

## Geschwindigkeitsreduzierung

Ein Baustein auf dem Weg zu verbesserten Querungsmöglichkeiten und geringerer Emissionsbelastung sind Geschwindigkeitsreduzierungen, etwa auf Tempo 30 entlang der Spangen des Bundesplatzes wie auf Wex- und Detmolder Straße. Darüber hinaus könnte auf der Stadtautobahn A100 Tempo 60 eingeführt werden - hier vor allem zur Lärmreduktion, da bauliche Schallschutzmaßnahmen nur mit hohem Aufwand umzusetzen sind. Besonders in der ersten Zeit nach der Änderung und danach in regelmäßigen Abständen sind Geschwindigkeitskontrollen zur Überprüfung der Einhaltung notwendig. Langfristig sollte die gesamte Bundesallee entschleunigt werden. Die Einrichtung einer grünen Welle könnte hier zur Kompensation von Zeitverlusten führen. Als nächster Schritt ist die Vereinheitlichung und Vereinfachung bestehender Tempo 30-Zonen mit einer rund um die Uhr geltenden Regelung anzustreben.

5

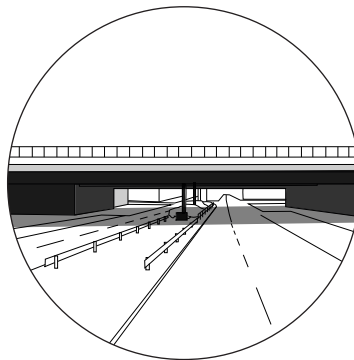
## Temporäre Brücke



Über die Tunnelausfahrt auf Höhe von Tübinger- und Mainzer Straße wird eine temporäre Brücke errichtet, die die Überquerung auf der nördlichen Platzseite ermöglicht. Die Leichtbau-Brücke kann damit nicht nur eine neue Verbindung schaffen, sondern auch beweisen, dass diese Verbindung gewünscht ist und genutzt würde. Gleichzeitig kann ein solches Bauprojekt eine starke Symbolwirkung haben und die Hauptproblematik des Ortes in ein Erlebnis verwandeln. Denkbar wäre sowohl eine Kooperation mit einem innovativen Büro an der Schnittstelle zwischen Architektur und Kunst, als auch die Einbindung von Universitäten und studentischen Entwürfen.

8

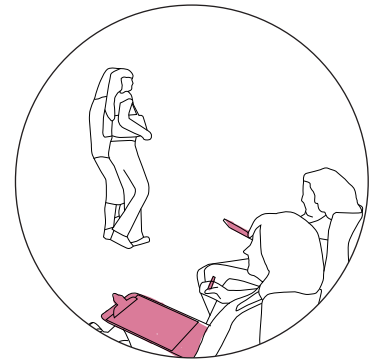
## Lichtkonzept



Der Raum unter der A100 stellt mit seiner derzeitigen ungenügenden Beleuchtung und Öffentlichkeit einen Angstraum dar, der nach Möglichkeit gemieden wird. Einfache Mittel, wie eine permanente Beleuchtung, eine farbliche oder auch künstlerische Gestaltung der Fläche unter der S-Bahn/Autobahn könnten hier Abhilfe schaffen. Langfristig sollte ein solches Lichtkonzept auch auf den Bundesplatz (und die Bundesallee) ausgeweitet werden. Eine Möglichkeit für die Finanzierung könnten Öffentlich-Private-Partnerschaften sein.

6

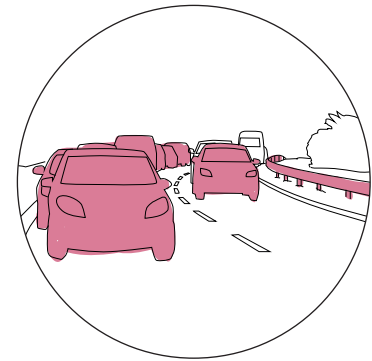
## Fußgänger-Zählung



Die Verbesserung oder Neuanlegung von Querungsmöglichkeiten ist verwaltungstechnisch an den nachgewiesenen Bedarf entsprechender Maßnahmen gekoppelt. Mit Hilfe von Zählungen und dem Monitoring vorhandener Aktivitäten sollen die entsprechenden Grundlagen für Maßnahmen geschaffen werden.

9

## Zugänge zum Platz



Als erste Maßnahme zur Aktivierung des Bundesplatzes müssen die Übergänge auf die Platzfläche verbessert werden. Hierfür sollte geprüft werden, welche Maßnahme etwa für die Spangen geeignet ist: Querungshilfen, die Einrichtung eines Zebrastreifens, einer Tempo 30-Zone, ein verkehrsberuhigter Bereich oder aber etwa ein Shared Space. Bis zur Fahrspur vorgezogene Gehwegbereiche in den Parkspuren verringern die zu querenden Strecken und Erhöhen die Übersichtlichkeit. Darüber hinaus sollte die Leitplanke entlang der Spange an der Mainzer Straße entfernt werden. Auch auf der Platzfläche müssten die Ränder entsprechend gelichtet und geöffnet werden.

10

## Volkspark verbinden

Der Volkspark Wilmersdorf stellt eine wichtige Grünverbindung in Ost-West-Richtung dar. Derzeit ist die Querung der Bundesallee nur über die Brücke möglich, welche aufgrund ihrer starken Steigung nicht barrierefrei ist. Die Einrichtung einer ebenerdigen und barrierefreien Querungsmöglichkeit der Bundesallee an dieser Stelle würde einen massiven Qualitätsgewinn für die Nutzung des Parks bedeuten. Notwendig wären daher neben der Entfernung vorhandener Barrieren, wie der Drängelgitter auf dem Mittelstreifen, eine Veränderung des Straßenquerschnitts – etwa die Verbreiterung des Mittelstreifens zur Schaffung einer sicheren Aufstellfläche.

13

## Bundesplatz-Fest

Während einer zweitägigen Sperrung der Bundesallee zwischen Volkspark und Friedrich-Wilhelm-Platz sollen mit verschiedenen Aktivitäten und Veranstaltungen die Potenziale des Stadtraums getestet werden. Mögliche Formate wären etwa ein (Polit-)Frühstück, die Aktivierung leerstehender Ladenflächen, Kultur- und Sportveranstaltungen oder auch Konzerte. Während des Festes könnten unzugängliche oder gemiedene Orte, wie der Tunnel oder der Raum unter der A100 auf mögliche Umnutzungsqualitäten getestet werden. Das Fest sollte als Chance gesehen werden, um Netzwerke zu erweitern, neue Akzeptanz und Aufmerksamkeit zu schaffen, den Stadtraum (ohne Verkehr) erlebbar zu machen und die nächsten Umbauschritte 1:1 austesten zu können.

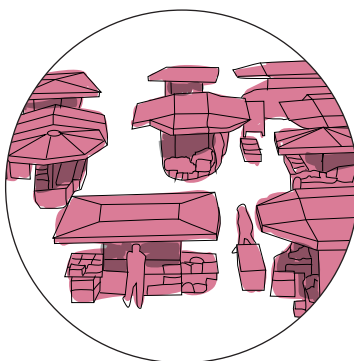
15

## Installation im öffentlichen Raum

Der Bundesplatz ist nicht nur ein Durchgangsraum für den querenden Verkehr, sondern auch ein Ort! Durch eine künstliche Installation im Raum, soll die Identifikation von AnwohnerInnen, BesucherInnen und Passierenden mit dem Ort gestärkt werden. Hierbei müssen bestehende Identitäten und Eigenheiten des Ortes in den Entwurf integriert werden und gegebenenfalls gewahrt bleiben. Interessant könnte hierbei eine Auseinandersetzung mit dem besonderen Namen des Ortes: „Bundes“platz sein.

11

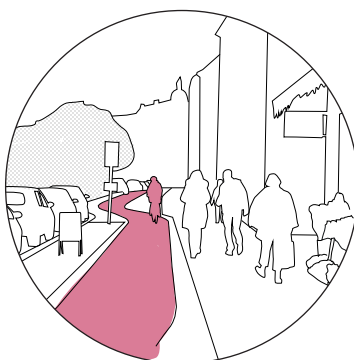
## Wochenmarkt



Ein Wochenmarkt am Bundesplatz ist bereits vorhanden – allerdings nicht auf dem Platz, sondern in der vom Platz abgehenden Mainzer Straße. Den Markt auf den Bundesplatz zu verlegen, scheint aus statischen Gründen nicht möglich. Eine Aufwertung und Stärkung des Wochenmarktes in der Mainzer Straße, eventuell unter Einbindung der Fußweg-/Stellplatzflächen an den Bundesplatzspangen ist anzustreben.

16

## Fahrradwege



Ziel ist ein besseres, attraktiveres und sichereres Radwegenetzes und die Anpassung an den gestiegenen Bedarf an Radverbindungen im Umfeld des Bundesplatzes. Hierzu gehören zum einen die Einrichtung neuer Radwege in der Wex- und Detmolder Straße, zum anderen die Verlängerung der vorhandene Fahrradstraße Prinzregentenstraße in Richtung Süden über die Wexstraße hinaus und die Lösung des Konflikts der vorhandenen Fahrradstraße mit der Spielstraße nördlich des Volksparks. Entlang der Bundesallee sollten die Radwege, durch die Umwidmung einer Fahrspur, vom Bürgersteig auf die Straße umgelegt werden.

12

## Informationstafeln / Lehrpfad

Die historische Bedeutung des Bundesplatzes, bedeutende Sehenswürdigkeiten und Ereignisse sowie sein städtebaulicher Zusammenhang sind für Besucher nicht nachzuvollziehen. Die Einrichtung eines Spaziergangs mit Informationstafeln, etwa an den Zugängen des öffentlichen Nahverkehrs und an den beschriebenen Orten könnte dem abhelfen. Zudem wäre zur Sichtbarmachung des massiven autogerechten Umbaus auch ein „Lehrpfad zur autogerechten Stadt“ denkbar.

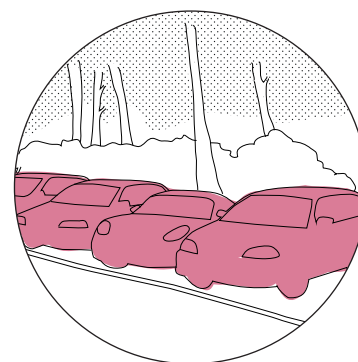
14

## Kunstmeile

Ein temporärer Skulpturenpark auf den Haupt- und Nebenplätzen soll zum einen den öffentlichen Raum bespielen und zum anderen den Charakter des Viertels widerspiegeln. Neben den Quartiersplätzen kommt auch der Raum unter der Stadtautobahn als Freilicht-Galerie in Frage. Im Rahmen der Kunstmeile könnten auch neue Stolpersteine gesetzt werden.

17

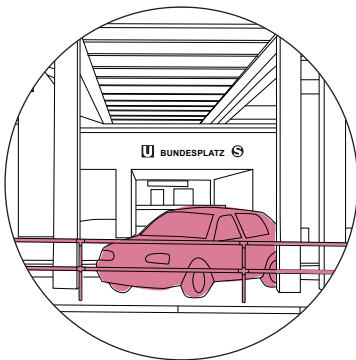
## Parkraumbewirtschaftung



Die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung in den Quartieren rund um den Bundesplatz kann dazu führen, dass weniger Suchverkehr in den Quartieren entsteht. Die Wirkung von Parkraumbewirtschaftung zur Reduzierung von Verkehren ist jedoch umstritten, führt aber zu zusätzlichen Einnahmen. Um positive Trends wie den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zur Weiterfahrt (P+R) nicht zu konterkarieren, sollten entsprechende Angebote auch zukünftig beibehalten werden.

18

## ÖPNV-Zugänge



Die Zugänge zu S- und U-Bahn sind unattraktiv und unübersichtlich. Erste Maßnahmen, wie etwa das Aufräumen des unnötigen Stadtmobiliars, die Installation moderner Leitsysteme (Beschilderung), Beleuchtung und Barrierefreiheit könnte diese Situation deutlich verbessern. Hierzu gehört auch die Querbarkeit der Straße für FußgängerInnen, etwa durch die Entfernung von Leitplanken und Gittern auf dem Mittelstreifen unter der Brücke.

21

## Tunnel-Parkhaus

Der mittelfristige komplette Rückbau der Tunnel unter dem Bundesplatz und der Bundesallee erscheint nicht nur aufgrund der Sanierung im Jahr 2007 (Bundesplatz) wenig nachhaltig. Auch technisch und ökonomisch gesehen ist der Rückbau der Tunnel eine große Herausforderung. Zielführender scheint die mittelfristige Entwidmung für den fließenden Verkehr und die Umnutzung, etwa als Parkhaus. Hierdurch könnten schon mittelfristig zumindest Teile der Ein- und Ausfahrten geschlossen werden und so zumindest teilweise die Barriere Wirkung aufgehoben werden.

24

## Leerstandsmanagement

Anhand einer Leerstandsanalyse und unter Einbeziehung der Eigentümer soll herausgearbeitet werden, ob es neben dem Mietpreisniveau weitere Ursachen für das Problem gibt. Anhand der herausgearbeiteten Ursachen könnten ein effektives Leerstandsmanagement mit einer gezielten Vermarktung bzw. Zwischennutzung der Immobilien entwickelt werden.

19

## Modellprojekt

Der Bundesplatz und die umgebenden Quartiere sollten zu einem Modellprojekt einer neuen urbanen Stadtgestaltung entwickelt werden, das die Abkehr von der autogerechten Stadt manifestiert. Die Identität dieses Ortes bietet sich für diese Transformation als herausragendes Quartier an. Im Zuge eines solchen Modellquartiers könnten verschiedene Fördermittel (etwa EU-Mittel) beantragt werden.

22

## Ausweichverkehr reduzieren

Bei dichtem Verkehr oder Stau auf der A100 weicht der Verkehr auf die parallel verlaufenden Wex- und Detmolder Straße aus, auch wird die Verbindung Prinzregenten-/Bruchsaler-/Durlacher Straße zur Umfahrung des Bundesplatzes genutzt und bringt Verkehr in das beruhigte Wohngebiet. Abhilfe könnte die Umwidmung der Prinzregentenstraße zu einer Einbahnstraße (von Norden nach Süden) schaffen. Vorgeschlagen wurde darüber hinaus die Schließung der BAB-Anschlussstelle Wexstraße und als erste Maßnahme die Entfernung des „City-Point“ auf den Verkehrsschildern (alternativ könnten weitere Routen in die City-West ausgewiesen werden).

25

## Runder Tisch Gewerbe

Aufgrund des zunehmenden Leerstands von Gewerbeimmobilien und dem proportional zunehmenden Angebot von nicht quartiersbezogenem Gewerbe wie Automatencafés, Wettbüros und Handyläden soll der Runde Tisch Gewerbe dabei helfen, eine Übersicht über die Struktur der verbleibenden Einzelhändler zu geben, die sich an dem Bedarf der Anwohner orientieren. Am Runden Tisch sollten neben den Gewerbetreibenden der Ladenlokale auch das fliegende Gewerbe, insbesondere die Betreiber der Marktstände des Wochenmarktes auf der Mainzer Straße, sowie der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf teilnehmen.

20

## Bike-/Carsharing

„Modellquartier für nachhaltige Mobilität“ könnte das Motto für den Bundesplatz und die angrenzenden Quartiere lauten. Der Bundesplatz soll durch Mobilitätsangebote, wie Car- oder Bikesharing, aber auch für die Nutzung von Elektromobilität, an das bestehende Netzwerk angebunden werden. Denkbar ist hier etwa eine größere Car- und Bikesharing-Station und ein Fahrradparkhaus unter der Stadtautobahn oder die Errichtung einer Tankstelle für Elektromobilität.

23

## Shared Space

„Shared Space“ steht für eine neue Straßenraumphilosophie und Mobilitätskultur und wird seit einigen Jahren weltweit als Modell für urbane Räume, die von verschiedenen VerkehrsteilnehmerInnen genutzt werden, getestet. Es erweist sich dabei als sicheres, barrierefreies, leistungsfähiges und neue räumliche Qualitäten erzeugendes Instrument, welches zwischen den Anforderungen der verschiedenen Verkehrsarten vermittelt, indem sie dieselben Nutzungsrechte am Raum bekommen. Verschiedene Orte, etwa die Bundesallee auf Höhe des Volksparks oder die Kreuzung mit der Detmolder- und Wexstraße könnten sich als Testfelder solcher neuer Begegnungsräume eignen.

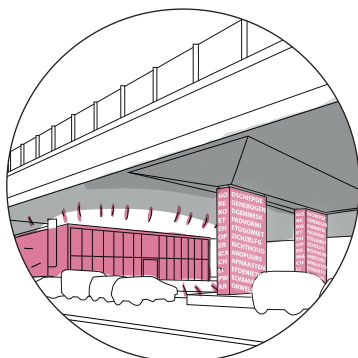
26

## Vernetzung der Initiative

In den letzten Jahren haben sich im Umfeld der Bundesallee mehrere Bürgerinitiativen gegründet, die wie die Initiative Bundesplatz e.V. zum Ziel haben, die urbanen Qualitäten des Quartiers zu stärken. Die Bündelung der Interessen könnte eine höhere Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit sowie in der Verwaltung generieren. Damit erhöhen sich höchstwahrscheinlich die Chancen auf Umsetzung der Zielvorstellung.

27

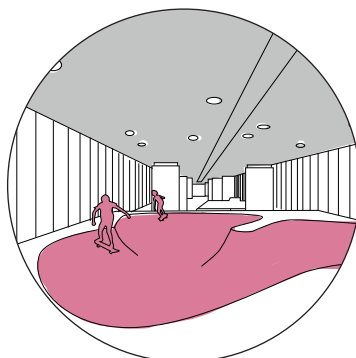
## Möglichkeitsraum A100 entdecken



Erste Maßnahmen zur Aufwertung des Raums unter der Stadtautobahn sind die Entfernung überflüssiger Stadtmöbel und eine übersichtliche und reduzierte Gestaltung der Parkplätze. Hierdurch kann Klarheit geschaffen und durch schlichte Materialien und neue Nutzungskonzepte, wie etwa einem lebhaften Kiosk oder Lokal, die Qualität des Stadtraums erhöht werden. Zusätzlich muss der Raum durch eine farbliche Gestaltung und ein Lichtkonzept aufgewertet werden, um für diesen unfreundlichen, negativ besetzten Stadtraum neue Perspektiven aufzuzeigen. Das Ziel ist, aus diesem stark trennenden Element einen quartiersverbindenden Treffpunkt für die Nachbarschaft zu machen, um eine stadtunverträgliche Infrastruktur in den geliebten Stadtraum integrieren zu können.

28

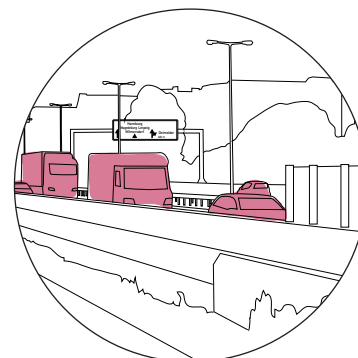
## Freizeitpark unter der A100



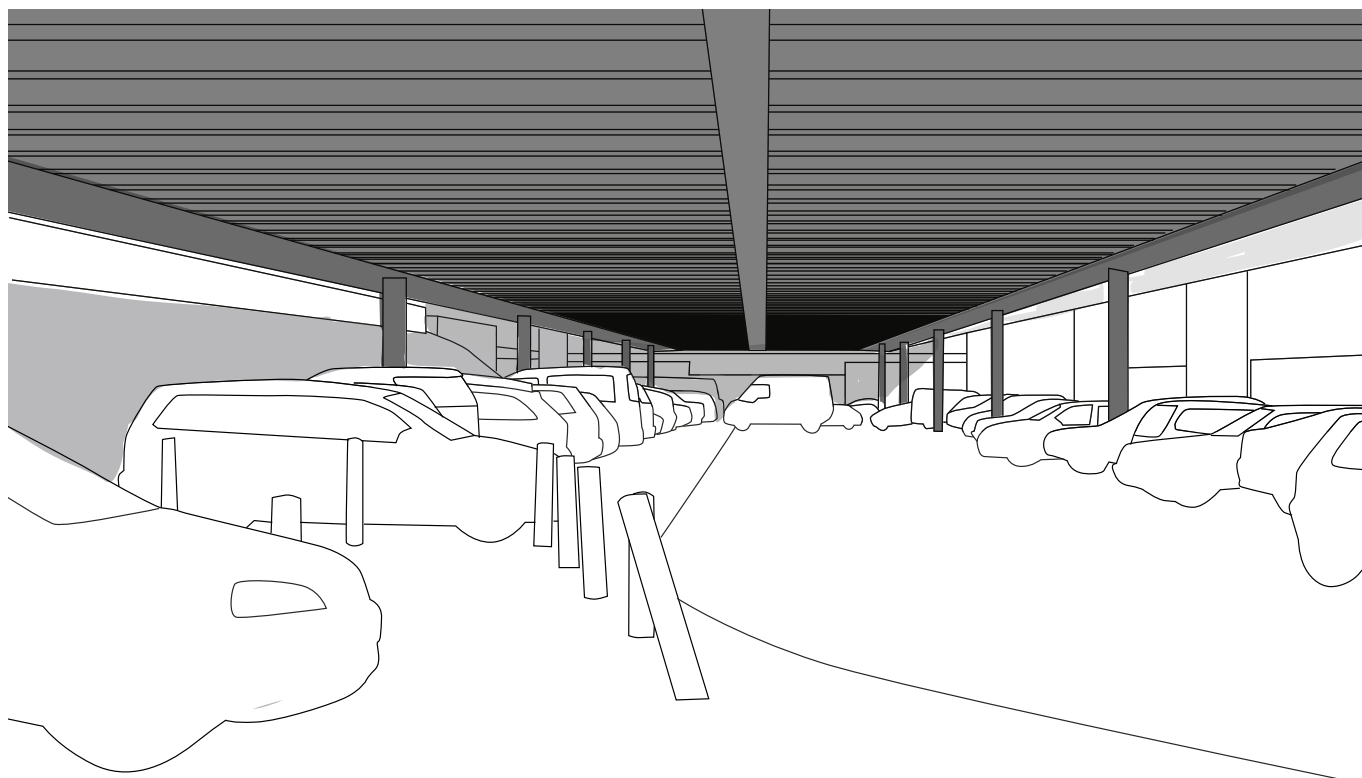
Viele Freizeitnutzungen, etwa Sportanlagen wie Skateboardparks sind lärmintensive Nutzungen und daher nur schwer in urbanen Strukturen zu verorten. Der heute noch wenig attraktive Ort unter der Stadtautobahn eignet sich aufgrund seiner Abgeschlossenheit und lärmintensiven Umgebung besonders, um solche Nutzungen aufzunehmen. Gleichzeitig würde eine solche Nutzung den Ort beleben und könnte ihn mit Farbe und Leben füllen, so dass aus der heutigen Barriere ein quartiersverbindender Stadtraum würde.

29

## Lärmschutz der A100 verbessern

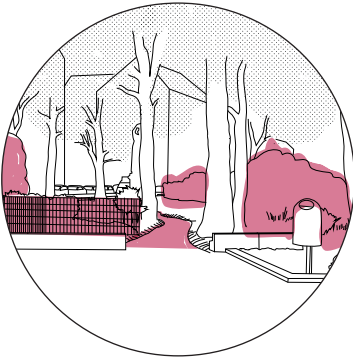


Im Bereich des Bundesplatzes verfügt die A100 nur über einen teilweise sogar unzureichenden Spritzschutz, nicht jedoch über einen baulichen Lärmschutz. Hier sollte durch eine – möglicherweise begründete – Schallschutzwand eine Verbesserung der bestehenden Situation herbeigeführt werden. Darüber hinaus sollten weitere Maßnahmen, etwa eine Tempo-Reduktion auf 60km/h oder das Aufbringen von Flüsterasphalt geprüft und gegebenenfalls umgesetzt werden. Als Missstand wird auch gewertet, dass die LKW Maut derzeit nicht für die Stadtautobahn gilt und somit befürchtet wird, dass LKW diese nur zum Durchfahren nutzen, um den mautpflichtigen Berliner Ring zu meiden.



30

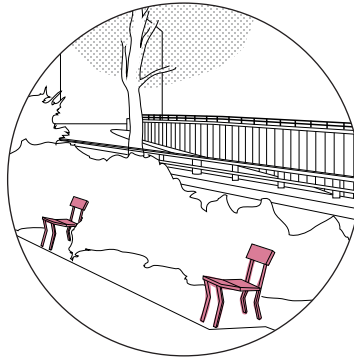
## Bundesplatz öffnen



Nicht nur die Zugänge zum Platz, sondern auch die Bewegung auf dem Platz selbst ist durch zahlreiche Sichtblockaden und Hindernisse eingeschränkt. Um Besucher und Nutzer des Platzes einzuladen neue Wege zu gehen, sollten Büsche ausgelichtet und Hindernissen wie Metallzäune entfernt werden. Wichtig ist hierbei vor allem neue Wege in den nördlichen Teil des Platzes anzubieten und hierbei auf die sich abbildenden „Desirelines“ (Trampelpfade) einzugehen. Auch die Statue „Winzerin“ sollte besser zugänglich sein und Sichtbeziehungen auf die Statue verbessert werden.

31

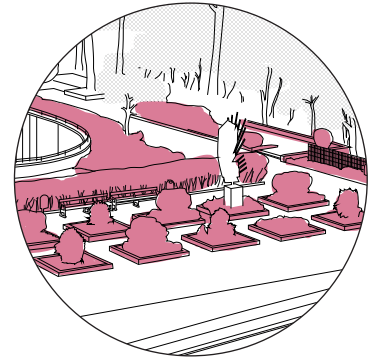
## Bundesplatz beleben



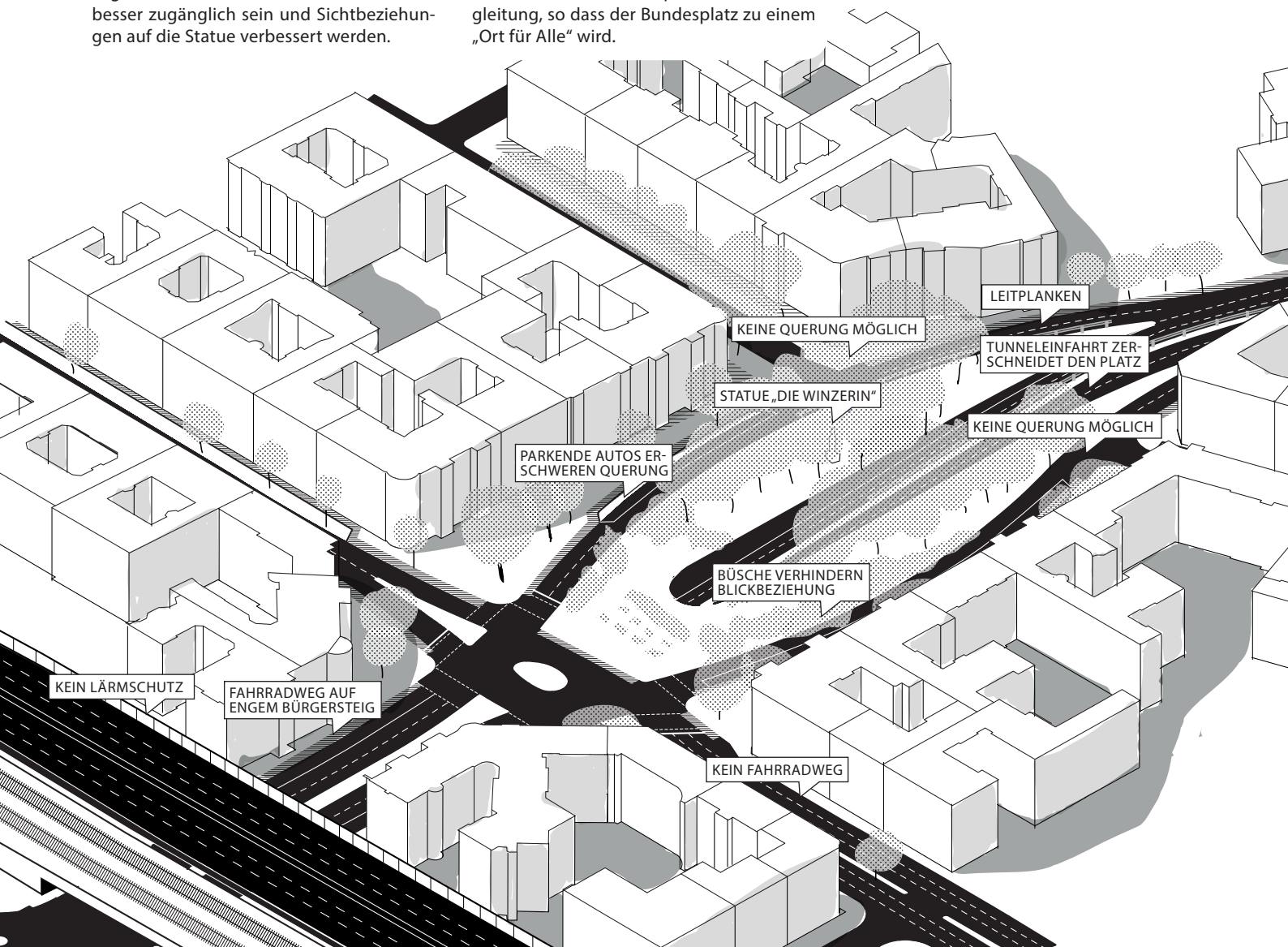
Um eine Belebung des Bundesplatzes zu fördern, bedarf es der Schaffung neuer Aufenthaltsorte für verschiedene Bedürfnisse und Aktivitäten. Diese neuen Orte sollen Kommunikation anregen und helfen, den Bundesplatz wieder zu einem Mittelpunkt des Quartiers zu entwickeln. Solche Angebote müssen alle gesellschaftlichen Schichten und Nutzergruppen einschließen. Die Ausverhandlung über die Gestaltung von Flächen für NutzerInnen mit speziellen Bedürfnissen bedarf einer professionellen Begleitung, so dass der Bundesplatz zu einem „Ort für Alle“ wird.

32

## Bundesplatz neu gestalten



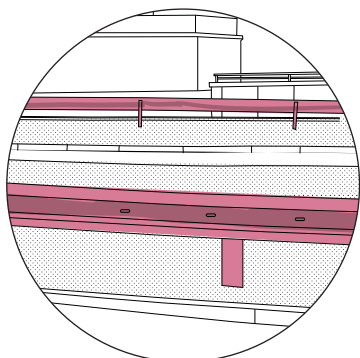
Der Bundesplatz bedarf einer neuen zeitgemäßen Freiraumgestaltung. Dies umfasst die allgemeine Materialität, die Bepflanzung, die Wegestruktur und eine Neuinterpretation der Nutzungszonen. Eine solche Neugestaltung kann zunächst für den Platz mit Tunnelöffnung erfolgen, sollte aber auch in diesem Stadium schon eine mögliche Schließung und die Fortsetzung der Freiraumgestaltung mit geschlossenem/gedeckelten Tunnel bedenken und ermöglichen.





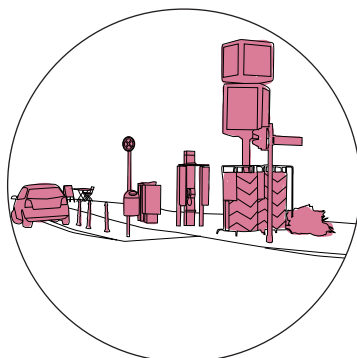
33

### Bundesallee barrierefrei



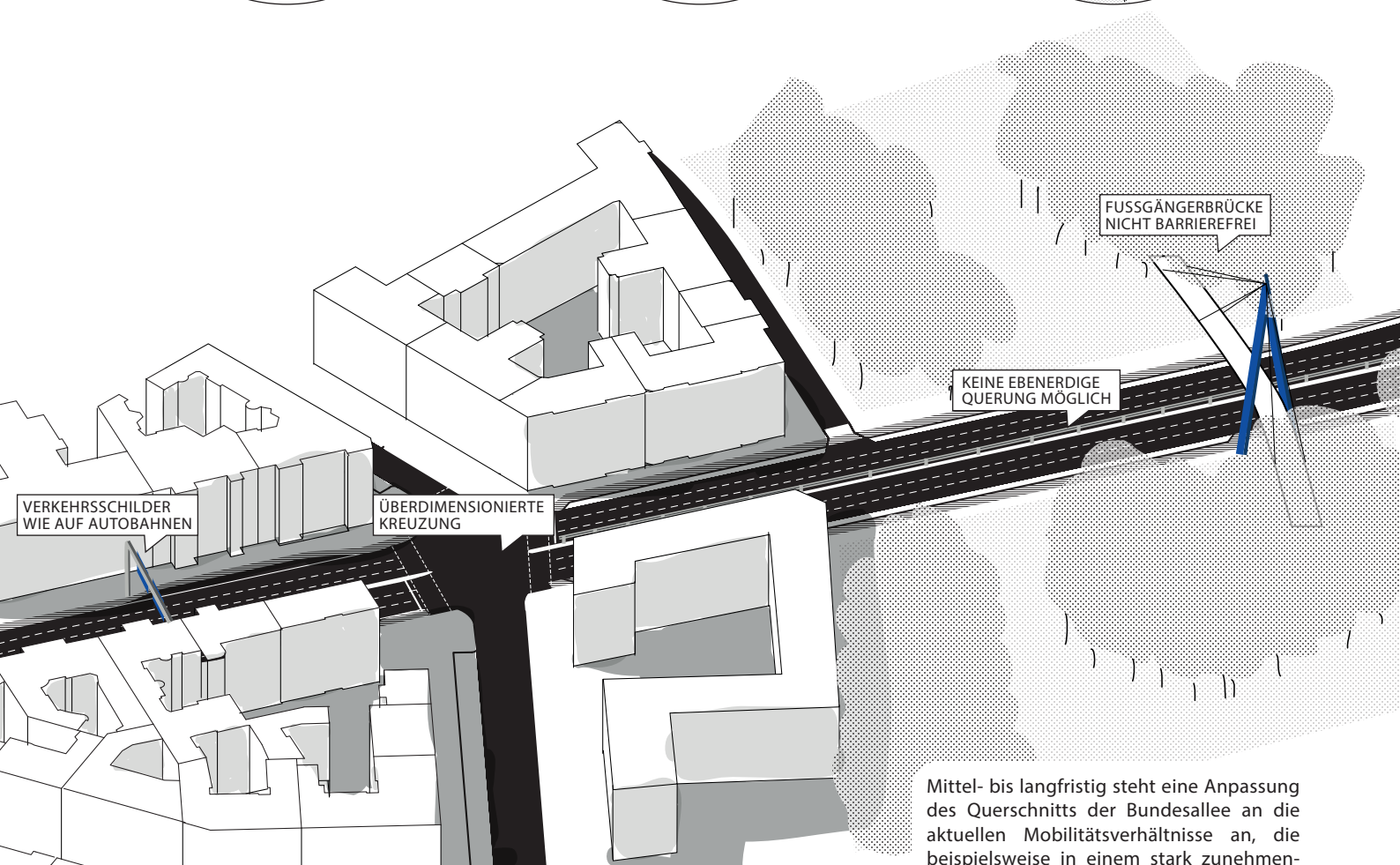
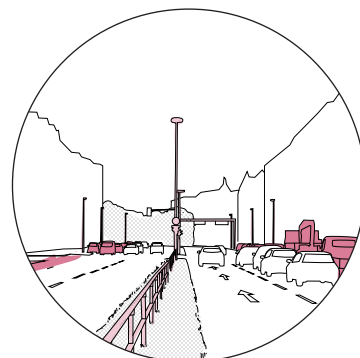
34

### Bundesallee aufräumen



35

### Boulevard Bundesallee



Die stark autogerechte Bundesallee muss rad- und fußgängerInnenfreundlich umgestaltet werden, um heutigen Ansprüchen eines barrierefreien Stadtraums gerecht zu werden. Dies bedeutet an einigen Stellen eine Aufweitung der im Zuge der autogerechten Planung verschmälernten Bürgersteige, an anderen etwa das Verlegen der Radwege auf die Straße. Fast im gesamten Verlauf müssen Hindernisse entfernt und die Querungsmöglichkeiten verbessert werden. In letzter Konsequenz könnte nach dem Umbau auch die Fußgängerbrücke am Volkspark zurückgebaut werden.

Eine deutliche Minderung der urbanen Qualität liegt in dem „Wirrwarr“ an unterschiedlichen Stadtmöbeln, (Werbe-) Schildern, Sichtbarrieren und Materialien im öffentlichen Raum, welche den Raum unübersichtlich und voll wirken lassen. Diese sollten auf ihre Funktion überprüft, vereinheitlicht und eventuell zusammengelegt werden. Höchste Priorität für eine veränderte Wahrnehmung des Straßencharakters hat die Entfernung der Symbole der autogerechten Stadt wie die überdimensionierten Verkehrsschilder.

Mittel- bis langfristig steht eine Anpassung des Querschnitts der Bundesallee an die aktuellen Mobilitätsverhältnisse an, die beispielsweise in einem stark zunehmenden Radverkehr sichtbar werden. Diesem Wandel könnte mit einer Umwidmung der Park- zur Radspur begegnet werden. Die Verlegung des Radwegs auf die Straße würde für mehr Sicherheit sorgen, die Flächen für FußgängerInnen erhöhen und gleichzeitig die Fahrspuren auf zwei je Richtung verringern. Zudem sollte der Mittelstreifen verbreitert und gestalterisch aufgewertet werden. Neue Querungsmöglichkeiten sind auch für die Entwicklung von Gewerbe- und Gastronomieangeboten von großer Bedeutung. Je nach Entwicklung des Verkehrsaufkommens ist langfristig auch der Rückbau auf eine Fahrspur möglich.

# AUSBLICK

Der Wunsch der AnwohnerInnen des Bundesplatzes, an der Gestaltung ihrer Stadt aktiver teilnehmen zu können, wuchs mit der zunehmenden Verwahrlosung ihres Quartiers. Durch erste Maßnahmen wie die in Eigeninitiative durchgeführte Charrette oder die Säuberung und Pflege des Bestandsgrüns des Bundesplatzes formulierten die BürgerInnen ein Kooperationsangebot an die Stadt Berlin, sich aktiv für einen lebenswerteren Stadtraum einzusetzen. Sowohl der Senat als auch der Bezirk nahmen das Angebot an.

Die vom Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin geförderte und von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung unterstützte „Zukunftswerkstatt zur gestalterischen Aufwertung des Bundesplatzes im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf“ bildet den vorläufigen Höhepunkt dieser Kooperation. Mit der Zukunftswerkstatt haben die AnwohnerInnen des Bundesplatzes, der Bezirk und der Senat eine neue Qualität bei der Suche nach

einem Stadtraum geschaffen, der den vielschichtigen Erwartungen seiner BewohnerInnen folgt. Die Zukunftswerkstatt bricht mit der nachgeordneten Beteiligung klassischer Planungsverfahren. Im Diskurs mit den BürgerInnen eröffnet sich die Chance den Funktionsverlusten und strukturellen Mängeln zielgenauer zu begegnen und gemeinsam einen bürgerfreundlicheren Stadtraum zu formulieren.

Neben den übergeordneten und langfristigen Zielen der (Re)Urbanisierung des autogerechten Stadtraums entlang der Bundesallee und am Bundesplatz hat die Bürgerinitiative auf einer außerordentlichen Mitgliederversammlung im Anschluss an die Zukunftswerkstatt 15 Kernpunkte verabschiedet. Sie beinhalten pragmatische Lösungsansätze, die – den politischen Willen vorausgesetzt – überwiegend bereits kurzfristig angegangen und umgesetzt werden könnten, ohne die dringend erforderliche Gesamtlösung zu gefährden.

# 15 Punkte

---

## BUNDESPLATZ

- Gefordert wird eine **Erhöhung der Zugänglichkeit** (30) der Restflächen des ehemaligen Schmuckplatzes durch eine Umgestaltung des öffentlichen Grünraums. Gleichzeitig soll die **Blickbeziehung** zwischen den beiden Seiten des Bundesplatzes **wiederhergestellt** werden.
- Bei der Umgestaltung des öffentlichen Grünraums müssen die **eigenständig gewachsenen Verkehrswege** wie Trampelpfade der Nutzer des Platzes berücksichtigt werden.
- Des Weiteren müssen **Überquerungsmöglichkeiten** (9) der Bundesallee direkt von der Mainzer- und Tübinger Straße zum Grünraum geschaffen werden.
- Die **Reduzierung der Durchfahrtsgeschwindigkeit** (7) auf 30 km/h auf den Tunnelumfahrungen im Bereich des Bundesplatzes ist für ein gefahrenfreies Queren des Platzes unerlässlich.

## BUNDESALLEE

- Für die Wiederherstellung der linearen Zentrumsfunktion der Bundesallee müssen die **Fahrspuren für den motorisierten Verkehr** (35) reduziert werden.
- Es muss eine Selbstverständlichkeit sein, dass alle **Querungen** (33) der Allee **barrierefrei** umgestaltet werden, das gilt insbesondere für die für bewegungseingeschränkte Verkehrsteilnehmer unüberwindbare Brücke als einzige Querungsmöglichkeit im Bereich des Volksparks.
- Gefordert wird eine Reduzierung des Gefahrenpotenzials und der Lärmbelastung durch den Abbau der suggestiv zu Geschwindigkeitsüberschreitungen verleitenden **autobahnähnlichen Straßenmöblierung**. (34)
- Grundsätzlich ist es notwendig, langfristig den **Verkehr ausschließlich oberirdisch** zu führen.

## RAUM UNTER DER A100

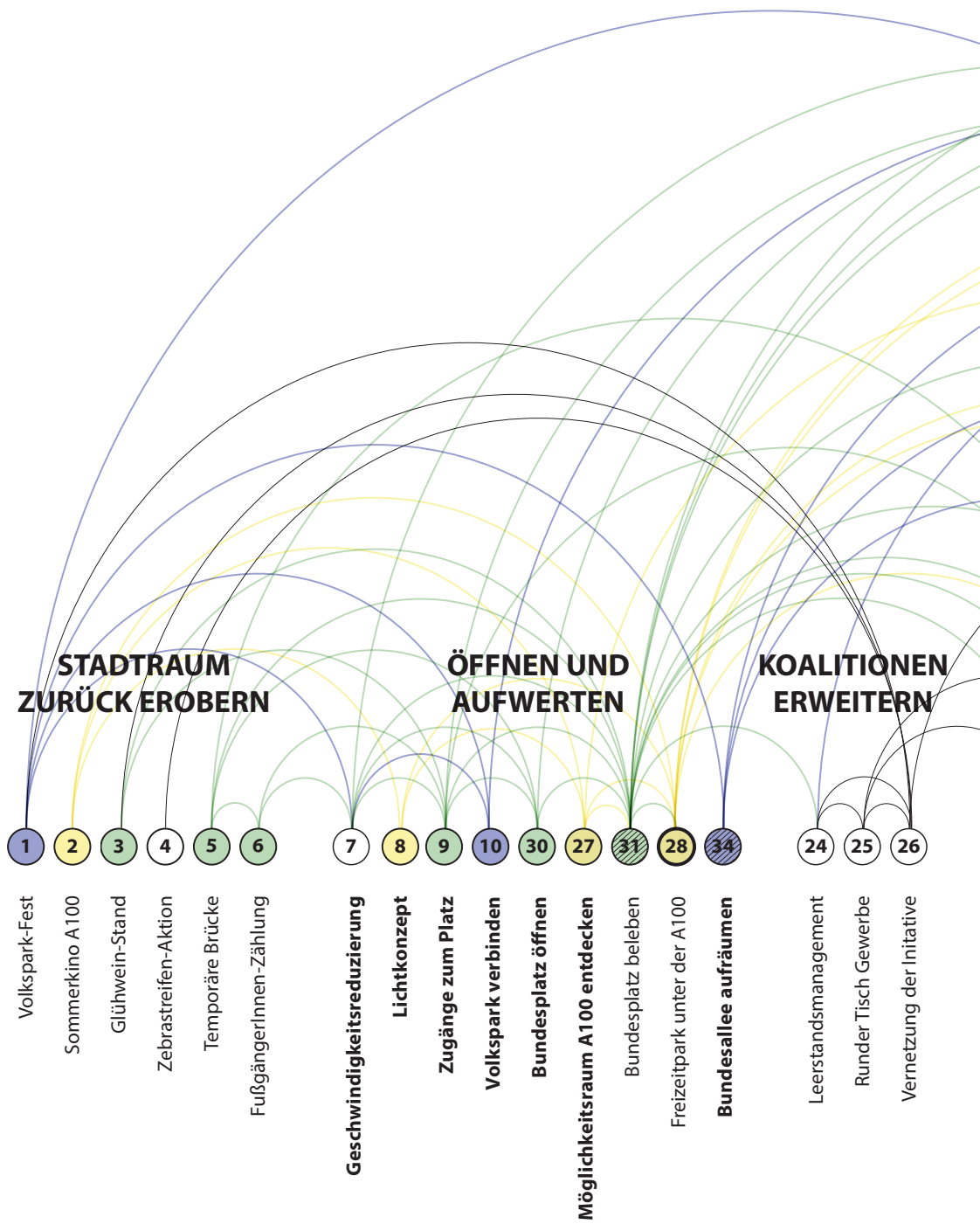
- Zur Erhöhung der Vernetzung des Quartiers und der **Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs** (27) muss der Angstraum unter der Stadtautobahn im Bereich der Park- und Müllabladepplätze sowie der Passage zwischen Bernhardstraße und Varziner Platz zu einem freundlicheren und sicheren Ort umgestaltet werden.
- Notwendig hierfür ist ein **Lichtkonzept** (8) für die Unterführung, den Parkplatz unter der Autobahn sowie für die Passage.
- In diesem Zusammenhang sollten neue **Nutzungskonzepte** (28) für den P+R-Parkplatz im Bahnhofsbereich unter Berücksichtigung neuer Mobilitätskonzepte wie Carsharing und Bikesharing (20) entwickelt werden.
- Ergänzend wird gefordert, dass eine sicherere Querung der Wexstraße und eine attraktivere **Zuwegung und Zugänglichkeit** (18) von Osten zur **S-Bahn** geschaffen wird.

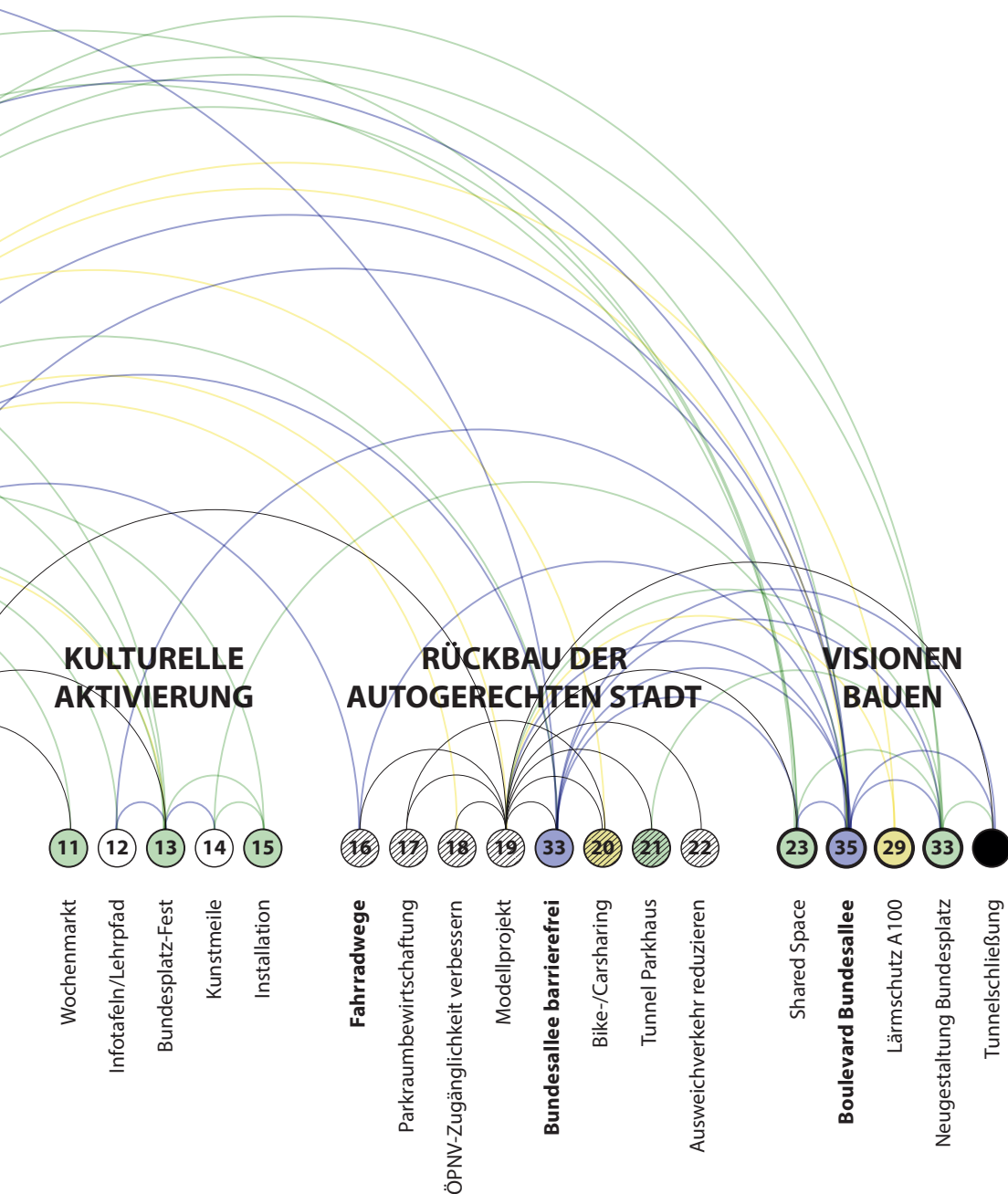
## WEX- UND DETMOLDER STRASSE

- Für die Wex- und Detmolder Straße wird eine **Reduzierung der Durchfahrtsgeschwindigkeit** (7) auf 30 km/h gefordert, um das Gefahrenpotenzial für andere Verkehrsteilnehmer zu reduzieren, als auch die Lärmbelastigung zu senken.
- Gleichzeitig soll ein **durchgehender Radweg** (16) von der Detmolder Straße bis zum Innsbrucker Platz geschaffen werden.

# Fahrplan

- A** kurzfristig
- A** mittelfristig
- A** langfristig
- strategisch und zeitlich zusammenhängende Maßnahmen
- Bundesplatz
- Raum unter der A100
- Bundesallee
- fett** Maßnahmen des 15-Punkte Plans





Mit der Umsetzung der 15 Kernpunkte, die in dem breit angelegten Werkstattprozess erarbeitet wurden, besteht die Möglichkeit die Abwärtsspirale des weitgehend auf die monofunktionale Infrastruktur des motorisierten Individualverkehrs reduzierten öffentlichen Raums aufzuhalten. Die Beiträge der AnwohnerInnen sind eine notwendige Grundlage für eine mögliche Wiederbelebung des urbanen Stadtraums durch unterschiedliche Qualitäten.

Eine weiterführende Planung, die dem wachsenden Spannungsfeld der verschiedenen Nutzungsansprüche gerecht werden möchte, kann nur auf der Grundlage der Ergebnisse der Zukunftswerkstatt erfolgen. Mit der Annahme der Einladung der Bürgerschaft, den Lebensraum Bundesallee gemeinsam zu gestalten, haben Politik und Verwaltung die Grundlage für ein kooperatives Planungsverfahren geschaffen, an dessen Ende ein attraktiverer und lebenswerterer Stadtraum stehen kann. Um dieses Ziel zu erreichen, sind alle Beteiligten, AnwohnerInnen, Politik und Verwaltung, aufeinander an-

gewiesen. Die Zukunftswerkstatt hat gezeigt, welches Engagement die BürgerInnen einbringen können. Sie hat aber auch gezeigt, wie sehr eine engagierte Bürgerschaft auf den Kooperationswillen von Senat, Bezirk und Verwaltung angewiesen ist. Jetzt muss es darum gehen, dass die vielen guten Ideen, die zur Revitalisierung der Quartiere entlang der Bundesallee von den BürgerInnen entwickelt und getragen werden, durch verkehrsplanerische Maßnahmen, durch städtebauliche Studien und Planungsverfahren zu ergänzen. Diese planungshoheitliche Aufgabe kann nur durch den Senat und die betroffenen Bezirke getragen werden. Die mit der Zukunftswerkstatt begonnene Kooperation muss zeitnah fortgeführt werden, damit ein wirklicher Stadtumbau zur Rückgewinnung der verloren gegangenen urbanen Raum- und Platzqualitäten an Bundesplatz und Bundesallee gelingen kann. Es bleibt zu wünschen, dass die Partnerschaft aus AnwohnernInnen, Initiative Bundesplatz e.V., Technische und Bauhaus-Universität sowie Bezirk und Senat erfolgreich weitergeführt werden kann.

# Vision Bundesplatz

---

## Neue Balance der Verkehre

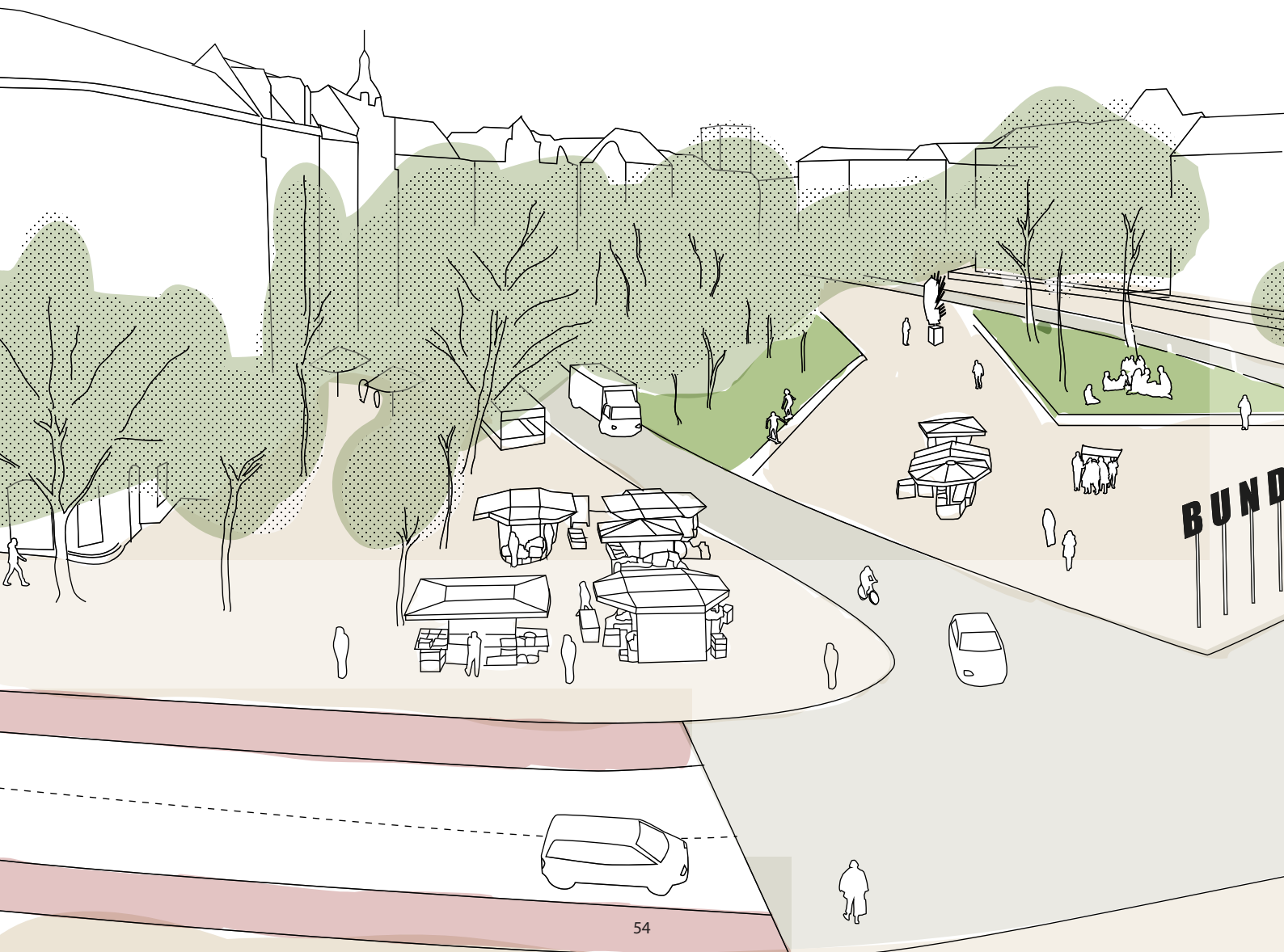
Die Spuren für den Autoverkehr werden weiter reduziert, um mehr Platz für Fahrrad-Superhighways zu schaffen. Damit erhöht sich die Sicherheit drastisch, der Lärm und die Feinstaubbelastung nehmen ab und die Bürgersteige werden breiter.

## Schließen des Tunnels

Eine erneute Sanierung des Tunnel wird sich aufgrund des drastisch abnehmenden Autoverkehrs nicht mehr lohnen. Im Rahmen eines Modellprojektes der Europäischen Union wird der Tunnel als Symbol der autogerechten Stadt komplett zurück gebaut.

## Bundesplatz als Quartierszentrum

Durch ein Reduzieren der Verkehrsflächen konnte der Platz deutlich vergrößert werden. Er ist nun rund um die Uhr belebt – am Vormittag sitzen ältere Menschen in der Sonne, Hundespaziergänger machen ihre tägliche Runde, nach der Schule treffen sich Jugendliche auf den Wiesenflächen und am Abend lädt der Platz zum Flanieren ein.



### Shared Space

Die Kreuzung südlich des Bundesplatzes ist der verkehrsreichste Shared Space in Berlin. Der Verkehr fließt nun in ruhigem Tempo über die Kreuzung, die von Fußgängern in allen Richtungen bequem gequert werden kann. Die Attraktivität der Platzfläche trägt dazu bei, dass die Mengen der VerkehrsteilnehmerInnen sich die Waage halten und gegenseitige Rücksichtnahme an erster Stelle steht.

### Radial Urbanism

Als erste der Berliner Hauptstraßen wird die Bundesallee zu einem Modellprojekt des Radialen Städtebaus. Wer von Süden in die Stadt hinein- oder in Richtung Süden aus ihr herausfährt, passiert dabei den Bundesplatz. Hier zeigt sich, dass die Radialen die Lebensadern der Stadt bilden. Obwohl die VerkehrsteilnehmerInnen hier gleichberechtigt sind, fließt der Verkehr so entspannt wie an keiner anderen Stelle der Stadt. Gleichzeitig entwickelte sich ein vielfältiges Angebot an Läden, Cafes, Bars, kulturellen und sozialen Angeboten.

### I ♥ Bundesplatz

Der Bundesplatz, mit seinem deutschlandweit einzigartigem Namen, ist zum Identifikationsraum der Bewohner geworden und prägt den gesamten Stadtteil. Engagierte Bürger kümmern sich um ihren Platz und organisieren Feste, Open-Air Konzerte und Märkte. So ist dieser Ort nicht nur ein bereichernder Alltagsort, sondern auch ein Symbol für einen bisher einzigartigen Prozess von einem nutzergetragenen und dynamischen Masterplan.

